



# UNIVERSIDAD DE LA RIOJA

## TRABAJO FIN DE ESTUDIOS

Título

Licencias VTC. La Libertad de Competencia.

Autor/es

ÁNGELA ESCUDERO GARCÍA

Director/es

SUSANA PÉREZ ESCALONA

Facultad

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Titulación

Grado en Derecho

Departamento

DERECHO

Curso académico

2018-19



***Licencias VTC. La Libertad de Competencia.***, de ÁNGELA ESCUDERO GARCÍA (publicada por la Universidad de La Rioja) se difunde bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported. Permisos que vayan más allá de lo cubierto por esta licencia pueden solicitarse a los titulares del copyright.

GRADO EN DERECHO

LICENCIAS VTC. LA LIBERTAD DE  
COMPETENCIA. (LICENSES VTC. FREEDOM  
OF COMPETITION).

ÁNGELA ESCUDERO GARCÍA

TUTORA: SUSANA PÉREZ ESCALONA  
UNIVERSIDAD DE LA RIOJA

## **ÍNDICE**

### **- Resumen**

#### **I. INTRODUCCIÓN.**

- 1. ¿Qué son las licencias de Vehículos de Transporte con Conductor (VTC)?**
  - a. ¿Cómo adquirir licencias VTC?**
  - b. ¿Cuáles son los requisitos para adquirir una licencia?**
  - c. Diferencias teóricas entre taxis tradicionales y licencias VTC.**
  - d. VTC y taxis en la Comunidad Autónoma de Cataluña.**

#### **II. ¿Encontramos competencia desleal?**

- 1. Ley de competencia desleal y ley de la defensa de la competencia.**
- 2. “El derecho de la competencia desde una perspectiva constitucional” de Jesús Alfaro águila-real.**

#### **III. Normativas que afectaron al otorgamiento de autorizaciones de vehículos de transporte con conductor.**

- 1. Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. ( LEY PARAGUAS)**
- 2. Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicio y su ejercicio (LEY OMNIBUS).**

#### **IV. Normativa de otros países de la Unión Europea.**

- 1. Sector transportes terrestres en la Unión Europea.**

**2. Sentencia de la Comisión Nacional de los Mercados y Competencias.**

**V. Conclusiones.**

**- Bibliografía**

- **Resumen.**

Nos adentramos en el mundo de las plataformas emergentes, las cuales han ido apareciendo durante estos últimos años y que tanto problemas están causando. Es necesario saber que , una licencia de Vehículo de Transporte con Conductor, es una licencia para vehículos de turismo con Conductor. Son autorizaciones que sirven para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Pero estos vehículos compiten con las taxis tradicionales de las ciudades.

Dentro de esta gran problemática, que se ha presentado en varios países europeos; los gobiernos y las partes afectadas se aferran a sus intereses. Pues depende de la posición que elijan fomentan un mercado más restrictivo y obsoleto, o desde el otro punto de vista encontramos la opción de la libre competencia, dejando que el mercado se autorregule según la oferta y la demanda.

Uno de los puntos que mayor problemática supone, es el modo en el que se adquieren las licencias. Puesto que las taxis, normalmente adquirirían las licencias de VTC, las adquirirían a precios mucho más inferiores. No hay que olvidar que durante unos años gracias a la Directiva Europea 2006/123/CE (Directiva Bolkestein)<sup>1</sup>, España tuvo que adoptar su ordenamiento jurídico a las modificaciones de la Unión Europea en determinados sectores. Durante los años que estuvo vigente, se permitió el otorgamiento de licencias para los VTC de una manera masiva y sin respetar la proporción anterior de un Vehículo de Transporte con Conductor por cada treinta taxis; lo que enfureció a los taxistas.

Otro punto importante es la ausencia de una regulación clara para los VTC. Al no tener una regulación precisa como el sector del taxi, se ha ido regulando mediante normativas temporales y emitidas bajo presión de un sector y de otro. Sin dejar claro ninguna condición.

Las taxis en muchas ocasiones han acusado a los Vehículos de Transporte con Conductor de competencia desleal. Pero la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia lo desestima. Además de acuerdo a la Ley de Competencia Desleal y la Ley de la

---

<sup>1</sup> Directiva Bolkestein de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea relativa a los servicios en el Mercado interno, presentada por la Comisión Europea en febrero de 2004 y aprobada finalmente en noviembre de 2006, entrando en vigor el 28 de diciembre de 2009 (Directiva 123/2006/CE) ( vía Wikipedia)

Defensa de la Competencia Desleal; no se determina que exista tal por parte de los Vehículos de Transporte con Conductor. En todo caso, existiría competencia desleal por parte del sector taxi.

A su vez hemos visto como España junto a otro país europeo, son los más restrictivos en cuanto a medidas legislativas en las licencias de VTC. Que se contraponen a pises europeos que permiten una mayor libertad mediante una regulación clara y precisa que evite vacíos legales y así hechos ilícitos o dañinos al resto de la sociedad.

To bring us into the subject which we will subsequently approach, the Final Degree Project about Licensing of Transport Vehicles with driver will be introduced briefly.

We talk about emerging platforms, which in recent years have been “appearing” in different countries around the world.

As explained later a driver’s license for transport vehicles is a license for tourist vehicles with a driver. They are license that are used to perform the activity of leasing vehicles with a driver. Because of this the problem arises when these vehicles have to compete with traditional taxis

In this dispute, all governments and their decisions. The arrangements imposed are very important; depending on the position they choose to promote a more restrictive and obsolete market, or from another point of view the free competition, allowing the market to self- regulate in accordance with the supply and demand law.

One of the most problematic points is obtaining a new license. Taxis got these licenses at much lower prices. We mustn’t forget that due to the European Directive (Bolkestein). Spain had to adapt it’s legal system to the modifications of the European Union in certain sectors.

During the years in which it was in forces the licenses granting for transport vehicles with a driver, was allowed in a massive way without respecting the previous proportion of one vehicle for every thirty taxis; what infuriated taxis drivers.

Another important point is the absence of a dear regulation for such vehicles. Having no precise regulation as the taxi sector, it’s regulation has been though temporary regulations and issued under pressure without clarifying any condition.

Taxis have on many occasions accused the vehicles of transportation with a driver of practising an unfair competition. But the judgement of the Supreme Court of Justice dismissed it. In addition and in accordance with the law and Unfair Competition law and the Defense of Unfair Competition law; it is not determined that there is on the part of the transport Vehicles with a driver. In any case there would be unfair competition from the taxi sector. All the same time, we have seen how Spain and another European country are the most restrictive in terms of legislative measures in the licensing of transport vehicles with driver. This is opposed to European countries that allow greater freedom through a clear and precise regulation that avoids legal gaps and so unlawful acts or harmful to the rest of society.



## I. Introducción

“Y ahora llovía a cantaros, iba calado hasta los huesos, y Dios a modo de castigo, había quitado todos los taxis de la faz de Londres” “El Topo” (1974) John Le Carré

Las taxis han tenido una función principal en la mayoría de las grandes ciudades<sup>2</sup>, ¿pero sabemos cómo apareció en nuestra sociedad?

El taxi tiene un origen muy antiguo, viene desde la antigua Roma, con Publio Virgilio , el cual lo menciona en las Églogas del rey de Atenas Erictonio, que como había nacido impedido de pies inventó el carro de alquiler. En ese momento se entendía como servicio público urbano, pero la historia del transporte moderno empieza con el taxi que hace sus primeras apariciones desde el año 1640. El francés Nicolás Sauvage, el cual era cochero de carruajes; decidió abrir la primera empresa de taxis en París. En esa época el taxímetro todavía no existía pero gracias al alemán Wilherm Bruch el taxímetro llegó a la sociedad moderna.

El invento de Blaise Pascal en el transporte público con sus autobuses, fracasó, allá en el año 1661, pero Nicolás Sauvage triunfó con sus coches de caballos o también llamados “taxis de sangre.

En Madrid el taxi ya existía en el siglo XVII, el cual se conformaba con carruaje tirado por caballos y que se arrendaba. En este caso era el cliente el que buscaba el taxi, no como el autobús público que buscaba a los clientes en las paradas. Como curiosidad, el taxi en Madrid, recibió el nombre de “Simón”, quizás el nombre tuvo su origen en el mismo constructor francés Simón Garrau, que en 1772 vivía en el centro de Madrid.

Puede decirse que el primer taxi- automóvil con taxímetro empezó su andadura, allá por el año 1904. En tal fecha el famoso Luis Renault, lanzó en París pequeños vehículos para taxis. Así surge la palabra “taxi” como abreviación de taxímetro. Estos vehículos fueron los primeros en disfrutar de beneficios que ahora nos parecen comunes como la calefacción, cristales antideslumbrantes y amortiguadores. Posteriormente Checker Motors fabricó vehículos especiales denominados “Mogul” para utilizarlos especialmente como taxis en 1920.

---

<sup>2</sup> Stone. B. (18 de enero de 2018). Lo que viene. Ediciones Deusto. Mediante tal libro conocemos los inicios de Uber en Estados Unidos y las trabas que ha tenido para llegar donde está.

Desde entonces los taxis se han ido adaptando a las necesidades de la sociedad, con esta frase adelantamos lo que en la sociedad de hoy en día está sucediendo. Las taxis se han adaptado a una modalidad mucho más factible para la gente de las grandes ciudades, que es donde más uso tiene el taxi. Las aplicaciones por internet han dado lugar a un nuevo tipo de taxi, a los Vehículos de Transporte con Conductor que realiza el trayecto habiéndolo contratado previamente por la aplicación

¿Seguimos adaptando el taxi a las necesidades que van surgiendo? ¿Cerramos el sector taxi y fomentamos su monopolio en España?

## **1. ¿Qué son las licencias de Vehículos de Transporte con Conductor (VTC)?**

¿Qué es una Licencia VTC? Cuando decimos el nombre de Licencia VTC, nos referimos a las licencias para Vehículos de Transporte con Conductor. Estas son autorizaciones para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Los Vehículos de Turismo con Conductor tienen unas características muy apreciables que les hace diferenciarse de las taxis tradicionales. Estas características las han ido adquiriendo a lo largo de su proceso de formación como empresa, muchos de los problemas que se les interponían en el camino les hacía tomar soluciones que han marcado una diferencia total a la hora de prestar el servicio.

Una de las características a resaltar es que, los Vehículos de Transporte con Conductor solo pueden realizar un servicio que haya sido solicitado anteriormente mediante la aplicación. Estos por norma no podrán realizar servicios que impliquen la recogida de un cliente que le ha dado el alto en medio de la calle. También es importante que estos Vehículos de Transporte con Conductor no puedan ubicarse en lugares estratégicos como los aeropuertos, ni tener paradas establecidas. Por lo tanto solo pueden realizar servicios que hayan sido acordados previamente por la aplicación.

Los automóviles pertenecientes a esta empresa no llevarán más que la identificación que la Comunidad Autónoma le otorgue, en el caso de que sea necesario. Pero no ningún elemento que los diferencie como taxi; de acuerdo al artículo 182. 4 del real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

A estas normas, se añade una problemática; pues las taxis tradicionales denuncian la existencia de paradas clandestinas y la realización de servicios no acordados previamente.

**a. ¿Cómo adquirir licencias VTC?**

La licencia que usan los conductores de VTC<sup>3</sup>, son las licencias que han usado desde siempre los choferes de limusina.

Pero ¿cómo podemos adquirir una licencia VTC? De acuerdo a la normativa las licencias vigentes pueden transmitirse por sus titulares a terceros que cumplan los requisitos exigidos. Hay que atender a que la actividad a desarrollar no puede cambiar de Comunidad Autónoma, siempre deberá llevar a cabo los servicios en la Comunidad Autónoma en la que se le haya otorgado la autorización. De esta forma se pretende evitar el “trasvase” entre Comunidades; con ello nos referimos al artículo 182.5 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transporte Terrestres:

“5. Cuando los vehículos se encuentren prestando servicios en territorio distinto al de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en la que se amparan, éstos deberán llevar a bordo la correspondiente autorización en el salpicadero, en lugar visible desde el exterior, salvo que se encuentren identificados por uno de los distintivos a que hace referencia el segundo párrafo del artículo 182.4.”

Este Reglamento nos indica que es posible prestar servicios con un Vehículo de Transporte con Conductor fuera de la Comunidad, con el límite de que sea un 20 % de los servicios de cada trimestre.

De esta forma hemos conseguido crear un “mercado de autorizaciones” que permite así la entrada de nuevos sujetos en este sector de los vehículos de transporte con conductor, que tantos dilemas está generando. Pero a medida que pasa el tiempo se introducen más restricciones en las que vetamos la entrada a nuevas empresas por mantener privilegios de un monopolio como el del taxi.

---

<sup>3</sup> Uber technologies Inc. Es una empresa internacional que proporciona a su clientes vehículos de transporte con conductor (VTC), a través de sus software de aplicación móvil, que conecta los pasajeros con los conductores de vehículos registrados en su servicio, los cuales ofrecen un servicio de transporte a particulares. ( Wikipedia)

Otra de las formas por las cuales se consiguieron muchas autorizaciones para la conducción de estos Vehículos de Transporte con Conductor, es debido al periodo en el que la ley de la proporción 1/30 que tanto reclaman los taxis tradicionales; la cual indica que la proporción entre Vehículos de Transporte con Conductor y los taxis tradicionales debería ser de un Vehículo de Transporte con Conductor por cada treinta taxis tradicionales. Aun así las Comunidades Autónomas pueden matizar la regla de la proporcionalidad. Mientras la norma no estuvo vigente, no se concedieron muchas autorizaciones con el argumento de la misma ley que estaba derogada. Muchos casos acabaron en la vía judicial; donde los Tribunales decidían de acuerdo a las leyes vigentes, dando lugar a muchas concesiones y otras muchas que faltan por ser resueltas.

Todo proceso tiene ventajas y desventajas, respecto al procedimiento ordinario (la reventa de las licencias, ha aumentado en cantidad lo que supone un desequilibrio y deja fuera de juego cualquier norma de proporción exigidas por los taxis tradicionales); al no realizar por el procedimiento ordinario no es necesaria la creación de una empresa, ni disponer de un número mínimo de vehículos. Todos estos requisitos los podemos encontrar en el artículo 181 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

#### **b. ¿Cuáles son los requisitos para adquirir una licencia?**

Se necesita que una empresa que vaya a desempeñar servicios de arrendamiento de vehículo con conductor, obtenga la autorización de la Comunidad Autónoma donde va a realizar la mayor parte de los servicios. También tiene que constar de una flota de 7 vehículos con el fin de realizar ese tipo de servicios.

Obviamente los vehículos deben tener permiso de circulación. Los vehículos con un máximo de 5 plazas, deberán tener un mínimo de potencia de motor igual o superior a 14 caballos e incluso un porcentaje de la empresa podría tener 12 caballos. Los vehículos superiores a 5 plazas deben tener una potencia de 18 caballos y puede reducirse a 16 caballos, si el vehículo no es superior a 5 metros. Tampoco podrá tener una antigüedad superior a 8 años, desde su primer año de matriculación; la longitud mínima solo podrá ser de cuatro metros con setenta centímetros y es necesario que tengan seguro de responsabilidad limitada.

Así mismo, deberá haber un mínimo de dos conductores, por permiso de circulación de la clase BTP (este tipo de permiso de conducir era el propio de los conductores

profesionales, que fue eliminado por la Dirección General de Tráfico, pero ahora cualquier conductor con permiso de conducir de tipo B puede llevar este tipo de vehículos); además estos conductores deben estar dados de alta en la Seguridad Social a jornada completa.

La creación de estas empresas se lleva a cabo gracias a la Economía colaborativa que está surgiendo; es necesario entender esta reinención de la economía para saber cómo se forman estas potentes y grandes empresas.

La Economía colaborativa se basa según la Asociación para el progreso de la dirección (apd), “en utilizar la tecnología en provecho propio; gracias a ellas, los usuarios se pueden organizar para lograr un beneficio- bien económico, productivo o cognitivo.-

A su vez está relacionado con el término “Sharing economy” que según el Banco Popular Dominicano y Wikipedia “is an economic model defined as a peer-to-peer (P2P) based activity of acquiring, providing a community based an- line platform.

Estos términos de Economía colaborativa también se entiende como Economía compartida, donde gracias a las plataformas ofrecen unas ventajas muy llamativas; un menor gasto que el que ofrecen las empresas tradicionales, cuidan el medio ambiente porque se basan en valores como el compartir, confiar y seguridad; ayuda a emprender y ofrece una mayor variedad. Además que se fomentan las relaciones sociales con valores que actualmente no estaban presentes.

Este consumo colaborativo utiliza plataformas digitales donde se procede al intercambio de bienes, este éxito se lleva cabo mediante el conocimiento abierto que no tiene barreras legales ni administrativas. Fomentando de esta forma una colaboración mediante la difusión de los proyectos. Y donde la financiación colaborativa tiene un papel importante; donde destaca el “Crowdfunding”; el cual es entendido como un modelo de financiación para los que deseen aportar capital de forma desinteresada.

El “Crowdfunding”<sup>4</sup> de acuerdo a Wikipedia; es una cooperación colectiva, llevada a cabo por personas que realizan una red para conseguir dinero u otros recursos, se suele utilizar internet para financiar esfuerzos e iniciativas de otras personas u organizaciones.

---

<sup>4</sup> ¿Qué es el Universo Crowdfunding? Universo Crowdfunding (s.d). CROWDFOUNDING, es entendido como micromecenazgo, es decir, se trata de una financiación colectiva, donde un emprendedor recibe un apoyo acotado de numerosos inversores.

Sus primeros pasos fueron en OpenSource, donde los trabajadores ofrecían su trabajo de forma gratuita, y al necesitar financiación, la respuesta fue brutal. Pues los creadores necesitaban financiación y los usuarios los resultados de sus trabajos que daban lugar a magníficos proyectos. El éxito o fracaso de los proyectos depende de la captación de interesados.

En España el Crowdfunding se regula mediante la Ley 5/2015, de 27 de abril, de fomento de financiación empresarial.

La economía colaborativa, economía digital, Crowdfunding está conectado con la forma en la que se adquieren las autorizaciones de Vehículo de Transporte con Conductor cuando no es por medio de la compra de la licencia o por vía judicial.

Una de las formas por las que podemos adquirir una licencia es la cuenta- participe que está relacionada con el Crowdfunding. Este contrato lo podemos encontrar regulado en el Título II del Libro II del Código de Comercio, donde el cuenta- participe se interesa por las operaciones de otro comerciante, que se identifica como el gestor o el participe gestor; aportará el capital que el cuenta- participe crea conveniente y así se hará participe de los resultados beneficiosos o no en la proporción que hayan determinado ambas partes.

Hay que tener una cuenta varios tipos de riesgos que pueden llegar a afectar a los inversores en algún momento;

En un primer momento ya se tiene que desembolsar una cantidad como aportación económica, que en las empresas de Vehículos de Transporte con Conductos suele ser al vehículo. En este caso la sociedad gestora es la que se encarga de la explotación directa, y de esta forma evita que el inversor realice cualquier intervención. Los beneficios; el cuenta- participe tiene derecho a el “Beneficio atribuido”<sup>5</sup>. Esta se calcula sobre el resultado de la explotación una vez deducidas, nominas, seguros sociales, finiquitos...etc.

Como hemos mencionado la economía colaborativa fomenta el “human factor” donde la gente se guía por los valores que antaño regían nuestras empresas, la confianza entre

---

<sup>5</sup> “Parte, no todo, del beneficio consolidado después de los impuestos e intereses minoritarios que corresponden a los titulares de las acciones ordinarias de la empresa matriz”.

inversor y director, el dialogo entre empresas para obtener un bien a cambio de otro bien o dinero, se crean relaciones que están desechando el consumo competitivo.

Cuando existen resultados negativos, vamos a utilizar la inversión del cuenta- participe. En muchas ocasiones en el contrato no se deja constancia sobre qué ocurre cuando los resultados que han acabado son negativos son superiores a la aportación inicial o el caso de que de esa aportación hay que disminuir alguna cantidad.

Refiriéndonos a la transmisión de las licencias de Vehículos de Transporte con Conductor, vemos que con frecuencia queda constancia de que no puede proceder la transmisión durante la vigencia del contrato sin el consentimiento de la cuenta- participe. En el caso de que se produzca una transmisión debemos tener en cuenta que este tenga derecho a “percibir las cantidades correspondientes a su aportación inicial reducida”, en el caso de que se den los resultados negativos, los cuales son asumidos íntegramente por él cuenta- participe.

En el caso contrario, cuando se han producido resultados positivos, él cuenta- participe tiene derechos a percibir los beneficios menos un porcentaje que lo recibirá el gestor.

La mayoría de las veces vemos dentro del contrato la existencia de un punto en el cual los gastos extraordinarios los soportará él cuenta- participe. En el contrato no suelen constar como “Gastos extraordinarios” ni tampoco solemos encontrar lo que acontece en caso de daño o destrucción del vehículo (normalmente es un gasto extraordinario que debe ser soportado por él cuenta- participe aunque no haya sido el mismo quien conducía el vehículo que ha sufrido el daño) que impida temporal o definitivamente la explotación del autorización. En el caso de la creación de Uber, hubo un contratiempo; pues el seguro de responsabilidad civil cubría los daños que ocurriesen cuando el vehículo realizaba un servicio pero no cuando estaba conduciendo sin ningún cliente esperando un aviso. Lo que dio mala reputación a la empresa aun habiendo llegado a un trato con el conductor, como detalla el libro “Lo que viene” de Stone Brad.

Si todas estas formas para poder adquirir una licencia de Vehículos de Transporte con Conductor no parecen suficientes, existen otras alternativas como:

- La creación o la adquisición de una sociedad de Vehículo de Transporte con Conductor; esta forma o medio para adquirir la licencia puede entenderse como la más inicial de las posibilidades para adquirir la licencia entendida por el legislador. Esta

medida se compone mediante la creación de una empresa en el formato o modalidad que más convenga al inversor para así poder conseguir las autorizaciones de Vehículos de Transporte con Conductor. También podemos plantear la idea de la adquisición de una empresa que ya esté en funcionamiento y sustituir a los propietarios de la misma. Este proyecto es mayor que el de la cuenta- participe. Pero en este caso el inversor tendrá un mayor control de los elementos que converjan en la operación, ya que no se transmite la inversión a otra sociedad gestora que tenga el control sobre todo sin dejar que el inversor pueda tener a su disposición ningún elemento de la operación.

- Otra de las formas por las cuales podemos adquirir la licencia de Vehículos de Transporte con Conductor es mediante la – Participación en el capital de una sociedad ya constituida- ; esta es una de las opciones más simples, en este caso podemos encontrar que la inversión o aportación se realizara por el inversor directamente a la sociedad a cambio de unos beneficios o perdidas que podrán darse a lo largo del proceso, del porcentaje del capital social. No se dará a cambio de una autorización como se realizaba en el caso de la cuenta- participe. Los beneficios o perdidas serán dados al inversor con los derechos inherentes a la condición que tiene de socio o accionista, dentro de esos derechos podemos encontrar el derecho a la obtención de dividendos. Esta medida permite conseguir un tanto por ciento correspondiente al beneficio o perdida generado por el conjunto de todas las autorizaciones, y produciendo una diversificación de los riesgos. En cambio con el contrato de cuenta- participe se adquiriría el derecho de obtener tales beneficios o perdidas generados por una licencia, la cual será normalmente identificada de forma nominativa (lo que supone que los beneficios o perdidas dependerán de lo que se haya generado por un único vehículo autorizado).

- Otra forma distinta de adquirir una licencia para Vehículos de transporte con Conductor, es mediante la Adquisición de una autorización para la explotación directa o a través de un tercero. Mediante la forma jurídica de la cooperativa y sin necesidad de que el vehículo este asociado a la venta que se va a realizar de la autorización, adquirimos la titularidad de la autorización y no una mera participación. Así podremos explotarla directamente o a través de un tercero. Así podemos evitar las comisiones generadas por la sociedad en el caso de que admita nuevos socios o accionistas. De esta forma conseguimos que el inversor se integre en una cooperativa ya puesta en funcionamiento de la que tendrá la posibilidad de conocer su regulación.



### c. Diferencias teóricas entre taxis tradicionales y licencias VTC.<sup>6</sup>

El coste del viaje: este punto es uno de los grandes diferenciadores pues el coste económico en las taxis tradicionales está regulado por un ente público. Es decir, hay viajes que tienen tarifa fija y no varía si hay menos o más tráfico, si llueve o hace sol, por lo que no cambiará aun teniendo diferentes escenarios de un viaje a otro. En el caso de los Vehículos de Transporte con Conductor el precio es libre y será pactado por dos partes; por la empresa de alquiler de vehículos con conductor y el propio cliente. Estos métodos han sido instaurados y afianzados mediante las aplicaciones Uber y Cabify que muestran la lista de precios de antemano. Fomentan el fenómeno de la oferta y la demanda, actuando en el mercado según las necesidades de los clientes.

Como hemos dicho ya el taxi tradicional es aquel que puede estar circulando por la ciudad y el cliente será quien busque su servicio de forma tradicional ; en cambio en el caso de los Vehículos de Transporte con Conductor el servicio se contrata mediante internet, un servicio cerrado , solo para ese trayecto exclusivamente y con una ruta concretada. Además que en el caso de los Vehículos de Transporte con Conductor, este es quien acude al lugar donde se encuentra el cliente y no al revés como se suele hacer con los taxis tradicionales.

En el caso de los Vehículos de Transporte con Conductor iniciará el viaje desde un punto concreto y acordado para la realización de un servicio único respecto a ese cliente, además la ruta estará marcada en una hoja de ruta determinada. Los taxis tradicionales tienen una mayor libertad a la hora de moverse y buscar clientela, aunque tiene la desventaja de no saber el itinerario hasta una vez haya atendido al cliente.

---

6

Taxi	VTC
Coste de licencia : 150.000 euros	Variable, desde 5. 000 euros
Solo pueden trabajar 5 días a la semana	Hay dos turnos y pueden trabajar 24 horas
Solo coches homologados por el AM de cada ciudad.	Puede realizar el servicio cualquier coche.
Gastos: Iva anual Inspección del taxímetro anual Inspección aérea anual Actividad del taxímetro anual	Itr cada 2 años
Conductor formado en autoescuelas, con un carnet especial y examinado por la administración.	En los anuncios buscan conductores sin experiencia y que tan solo tengan un año de carnet.
Compran el coche mediante financiación o al contado.	El coche es de renting.
Las tarifas están controladas por la administración.	Las tarifas están controladas por una multinacional y varía dependiendo de la demanda.
Todos los impuestos se quedan en España.	Un 25% de los impuestos se van a paraísos fiscales.

También comentamos otra de las diferencias que podemos apreciar todos, nos referimos al tipo de vehículo; y también a la gama de los vehículos que realizan los servicios. Las taxis están intentando desprenderse de los vehículos diésel e intenta favorecer los nuevos medios como los vehículos híbridos, e incluso los eléctricos. En los Vehículos de Transporte con Conductor utilizan vehículos de gama media- alta, de colores oscuros y cristales tintados en la parte posterior. Aunque también apuestan por los vehículos eléctricos pero aquellos de alta gama.

No podemos olvidar la diferencia que hay entre las licencias de uno y de otro, ambas licencias serán otorgadas por entes públicos, en el caso de los taxis el artículo 5.2 de la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi establece que serán las entidades locales las encargadas de ello. En el caso de los Vehículos de Transporte con Conductor, de acuerdo a la disposición general del Real- Decreto- ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los Transportes terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor; “ se permite que sean los órganos que ostenten competencias en materia de transporte urbano los que, en el ejercicio de estas, determinan las condiciones en las que podrán ser autorizados”.

Las taxis y su sector tienen una regulación mucho más clara que los Vehículos de Transporte con Conductor pues estos tienen que ir adaptándose a cada restricción que le es impuesta por las quejas y la presión que realiza el sector de las taxis. Con este comportamiento de presión al gobierno y este les favorece creando medidas que les apoyan y dejan obsoleto el mercado en el sector servicios, favoreciendo una mentalidad en la sociedad en la que si presionando y usando la fuerza se consiguen beneficios.

Los vacíos legales han sido aprovechados por estas empresas emergentes, ya que todo paso que daban en su creación era frenado por normativas restrictivas.

Se está pidiendo que se frenen la concesión de tantas licencias de Vehículo de Transporte con Conductor y retiren las concedidas, lo que supondría grandes conflictos con Uber y Cabify. También hay quejas sobre el coste de las licencias, ya que una licencia de taxi es mucho más costosa que la de un Vehículo de Transporte con Conductor (aunque por la especulación existente del coste de las licencias de Vehículos de Transporte con Conductor está aumentando).

Entre 2009 y 2015, se liberalizó por completo el sector de Vehículos de Transporte con Conductor de modo que todas las licencias concedidas en ese periodo son perfectamente legales, como ha determinado el Tribunal Supremo. Este espacio en el que el sector servicios tuvo más libertad, se debe a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Esta ley modifica 46 leyes en el sector servicios y se tomó como solución a la crisis económica. Elimina la limitación de un Vehículo de Transporte con Conductor por cada treinta taxis, lo que produjo una avalancha de licencias hasta 2015. Además, mucha gente compraba licencias para especular y que aumentasen los precios. En estos años el monopolio de los taxis se vio muy afectado; se puede liberalizar el sector servicios para crear un mejor mercado pero con un control y una legislación adaptada a la “era internet”.

En España, existen 64, 961 licencias de taxi a nivel nacional y más o menos 16.381 licencias de Vehículos de Transporte con Conductor. Por lo que en España encontramos un ratio de un taxi por cada siete Vehículos de Transporte con Conductor.

España es uno de los países con más restricciones impuestas a las plataformas de Vehículos de Transporte con Conductor dentro de Europa. Incluso la forma de restringirse fue criticada por la Comisión Europea. Muchos estudios afirman que con tantas restricciones estamos creando ámbitos obsoletos.

El artículo de Gabriel Domènech Pascual “Eliminad las VTC pero que parezca un accidente”, nos muestra cómo se están “cargando” el mercado en el sector del taxi. Las restricciones cuantitativas en el sector VTC eliminadas con la Ley 25/2009 se volvieron a restablecer mediante Real- Decreto 1057/2015, creando un pequeño espacio temporal de libertad que ha dado lugar a un incremento de las licencias VTC.

Las indemnizaciones que se han dado, son de 4 años de poder seguir realizando servicios urbanos con la posibilidad de ampliar dos años más si aún no ha sido compensado el gasto realizado al adquirir la autorización. Pero aun así esos años no cubren todos los gastos.

El Real Decreto ley 13/2018 se emitió por la urgente necesidad para blindar el Decreto 3/2018 de abril y así, el Tribunal Supremo no anulara el Reglamento. El decreto- ley se basaba en tres razones;

Un razón era la protección del medio ambiente dentro de las ciudades, pero como bien dice Gabriel Domènech Pascual si se quiere reducir la contaminación y proteger el medio ambiente también ha que reducir el servicio de taxis y el tránsito de otros vehículos y no solo el de los Vehículos de Transporte con Conductor.

Otra razón fue la urgente necesidad de emitir tal decreto, si de tanta urgencia se trataba se necesitaría un efecto inmediato y no con un lapso de 4 o 6 años para que empiece a surtir efecto.

Y en ningún caso el mercado se encuentra desequilibrado como hemos mencionado, se equilibrara mediante la oferta y la demanda. Como se ha indicado en el artículo el decreto tiene rango de ley, por lo que no es directamente impugnabile así que solo queda esperar a que termine el periodo de indemnización de 4 o 6 años de compensación e impugnar las medidas que tome la Administración.

Por lo que, si restringimos un empresa emergente que ha fomentado volver a unos valores de confianza y seguridad, una empresa que ofrece precios más asequibles que otras empresas, una empresa que ofrece un servicio más eficaz, rápido, y cómodo. Siempre vamos a tener una empresa que pida lo que ella quiera porque no va a tener competidores que le hagan variar el precio para sucumbir a la parte fuerte de un mercado donde compiten las empresas por ser las mejores. ¿Debería mantenerse el monopolio de las taxis? ¿Podemos frenar internet? ¿Buscamos el progreso aun con cierta hostilidad o la comodidad sin ningún adelanto social y empresarial? Además de que el gobierno sucumba a las presiones y no quiera solventar el problema de forma racional y pensando en los beneficios que pueden desembocar en nuestra sociedad dependiendo de la forma en la que controlen el fenómeno internet- legislación.

#### **d. VTC y taxis en la Comunidad Autónoma de Cataluña.**

La regulación que se aplica mantiene el esquema tradicional de dualidad regulatoria y de intensa intervención administrativa. Pues las restricciones de operadores y el sistema de tarifas reguladas han dado lugar a una reducción de la oferta. De esa forma se proponen modificaciones legislativas que permiten tratar adecuadamente la transformación y la expansión del sector, evitando de esta forma la perpetuación de las transferencias de rentas monopolísticas.

La ACCO (Autoridad Catalana de la Competencia), recomienda para modificaciones puntuales que se establezcan y generalicen sistemas de libertad de precios, menos cuando sea necesario corregir una asimetría informativa mediante un sistema de precios máximos en función de las franjas horarias. Es decir, solo se deberían tomar medidas que fuesen eficaces de manera transversal para la consecución de razones imperiosas de interés general.

En realidad los operadores de VTC y de taxi realizan un mismo servicio, que cubre unas necesidades idénticas. El legislador buscaba equilibrar el mercado con sus normas, imponiendo normas de acceder y de ejercer. Y al final han acabado siendo una limitación de competencia efectiva entre las taxis y los VTC.

Como ya hemos mencionado anteriormente el transporte discrecional de viajeros tradicional (el taxi) realizaba los servicios en un mercado mediante la contratación a mano subida de vehículos que circulan por la vía pública o mediante contratación de vehículos estacionados en las paradas y mediante la contratación previa del vehículo mediante una central.

Debido a la inmediatez de las aplicaciones, los límites entre pre-reserva y la contratación a mano alzada son cada vez menos claros.

El Consejo de Estado califica al taxi “un servicio dirigido al público” y de “marcado interés general”. Pero no quiere decir que se configure como un servicio público. En el caso de la Comunidad Autónomas de Cataluña, la “Ley del Taxi” (Ley 19/2003) realiza una intervención administrativa que da lugar a tres categorías de restricciones; la restricciones cuantitativas de acceso, de calidad y de seguridad del servicio. Además de imponer restricciones de precio.

En cuanto al servicio de VTC, no existía ninguna normativa en Cataluña, así que se reguló por la Ley 19/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres desarrollada por el Reglamento de la Ley de ordenación del transporte terrestre aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 29 de septiembre y por la Orden FOM36/2008, normas que fueron modificadas en el año 2015 con la adopción del Real Decreto 1057/15 y la Orden FOM99/2015

Así, en 2017 se regula por primera vez en Cataluña, mediante el Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de

viajeros en vehículos de hasta 9 plazas, la cual estuvo suspendida desde el 3 de noviembre de 2017 hasta el 21 de marzo de 2018 por la interposición del recurso de inconstitucionalidad por parte del gobierno del Estado. Tras 2017 la normativa catalana y la española son concurrentes.

En cuanto a la valoración del carácter dual de la legislación, tenemos que tener en cuenta que las restricciones de acceso a la actividad son diferentes para las taxis y para los VTC. El *numerus clausus*<sup>7</sup> de cada servicio es distinto; en el caso de las taxis se determina un número máximo de licencias y en el caso de los VTC se determina un ratio de autorizaciones de VTC en relación a las licencias existentes. Como ya dijimos, el taxi no tiene la obligación de tener una flota mínima, en cambio el VTC sí. Así demuestran que las taxis son más intensas que la de los VTC.

Por lo tanto tenemos dos servicios idénticos, con normativas diferentes a la hora de acceder y de ejercer la actividad. Sería interesante y bastante conciliador que existiese un marco de regulación único y que solo se establecieran diferencias en los casos imprescindibles, es decir, justificado por una razón imperiosa de interés general y que se fundamenten en el principio de necesidad, proporcionalidad y mínima distorsión.

La ACCO propone que se lleve a cabo una evaluación de impacto competitivo para examinar si las restricciones a la competencia están justificadas por la existencia de un fallo de mercado por la consecución de los objetivos públicos que persigue la norma. La norma tiene que estar guiada por el artículo 5 y el artículo 17 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre de garantía de la unidad de mercado según se interpretó por el Tribunal Supremo. Se intenta no instaurar regulaciones de restricciones innecesarias obteniendo una regulación más eficiente desde el punto de vista de la competencia y sin renunciar a las finalidades publicas perseguidas por la norma.

La normativa catalana y estatal se aplica de manera concurrente con la normativa adaptada, por ejemplo en el Área Metropolitana de Barcelona “AMB”. La cual impone restricciones cuantitativas de acceso a la actividad de VTC, con un régimen de autorizaciones administrativas como restricciones de ejercicio a la actividad. La normativa impone un periodo de carencia, de dos años para que el titular del título habilitante de ejercicio de la actividad de alquiler de conductor no lo pueda transmitir.

---

<sup>7</sup> Numerus clausus; Número cerrado. Lista cerrada. Que no admite más items. ( Juspedia)

Aunque VTC puede fijar libremente sus precios, los operadores están sujetos al cumplimiento del artículo 182 ROTT y artículos 24, 25 y 26 de la Orden FOM 36/2008. Que indican las prohibiciones de ejercicio, referidas a que el servicio se tiene que contratar con carácter previo a su prestación. Y los límites geográficos, donde los vehículos VTC tendrán que ser usados habitualmente en el territorio de la Comunidad Autónoma en que se encuentra domiciliada la licencia. Aun así todos los operadores que no dispongan de la autorización otorgada por el AMB, no pueden realizar trayectos que se inicien y finalicen en el área metropolitana.

En Cataluña entre 1994 y 2017, la oferta de taxis cayó en un 2%. Durante esos dieciséis años, el número de licencias ha sufrido un aumento pero aun así, el total de licencias ha quedado por debajo del número inicial operativo que se estableció en 1991. La tendencia contrapuesta entre oferta y demanda implicó una caída de la proporción de taxis por cada 1000 habitantes que pasó de ser 2,25 (en 1994) a ser 1,79 (en 2017).

La distribución geográfica también hay que mencionarla, pues casi el 88% de las licencias se encuentran en la provincia de Barcelona. Y más de un 90% de las licencias están en manos de propietarios que tiene una única licencia. Así la titularidad del resto de licencias se divide entre propietarios de más de una licencia y empresa.

Según datos del IMET (Institut Municipal d'Educació i Treball) , entre los años 2013 y 2015 se ha dado lugar a un incremento de 9% aproximadamente de viajes realizados en taxi al AMB. De esos taxis, entre el 2,4% y el 4,7%, de las taxis contratados diurnamente lo habrían hecho mediante una aplicación. Entre el 12,4% y el 14,4% se habrían contratado mediante radioemisora y el resto directamente en la calle.

En cuanto a la estructura tarifaria<sup>8</sup> del servicio, tenemos que decir que a excepción de los complementos, los precios varían de acuerdo al momento del día y también depende de si son días laborables o festivos. Pudiendo encontrar diferentes tarifas. Los precios del taxi crecieron por encima del IPC en todos los casos, con la excepción del precio por kilómetro en la T-1. La facturación media por hora de unos taxistas en el AMB pasó de

<sup>8</sup> ESQUEMA DE TARIFAS DEL TAXI ( AUTORITAT CATALANA DE LA COMEPTENCIA)

CONCEPTO	T1	T2	T3
PRECIO DE BAJADA DE BANDERA	2.10	2.10	2.30
PRECIO POR KILÓMETRO	1.10	1.3	1.4
PRECIO POR HORA	21.27	21.70	21.70

18,44 euros el año 2005 a 23,32 en el año 2016. Es decir, la facturación anual de un taxista pasó de 35.405 euros el año 2005 a 44.774 euros el año 2016, en valores corrientes.

De acuerdo al número de operadores, hay que determinar que el número de licencias de VTC ha aumentado durante los últimos 20 años aun con todas las restricciones que ha sufrido y sin una regulación clara.

La restricción que más relevancia ha tenido y más famosa, es la relativa a la imposición de un *numerus clausus* en cuanto a los operadores que podía tener cada empresa, en el caso de los VTC es un ratio y en las taxis se establece un número máximo. Al establecer este cupo se da lugar a la creación de barreras insalvables para la entrada en el mercado que da lugar a que se reduzcan las presiones competitivas, afectando negativamente a la competencia. A su vez, también se da lugar a la aparición de rentas regulatorias provocadas por la escasez de títulos habilitadores y se crean problemas de tiempo de espera para contratar el servicio.

Todo ello da lugar a efectos negativos y así, la legislación impone una limitación a ambas normativas que perjudica la competencia al limitar el número de ofertantes. La existencia del *numerus clausus*, desfavorece a los operadores VTC y provoca una discriminación entre ambos sectores. Con el ratio 1/30, se limita el acceso y se asegura que siempre haya menos VTC que taxis. De esta forma se rebaja la competitividad y se reducen los incentivos a hacer bajos los precios. Es decir, el *numerus clausus* genera un problema de rentas regulatorias, donde el ejercicio de una actividad se encuentra limitado o donde se impone un cupo. Por lo que se generan rentas regulatorias cuando por vía regulatoria se crea de manera artificial una escasez de los títulos que habilitan el ejercicio de la misma. Y da lugar a un mercado de transmisión de títulos, donde estos adquieren por si mismos el valor económico. Y es que aunque no tienen un valor intrínseco, son susceptibles de tener un valor considerable de intercambio en el mercado de la transmisión de los títulos.

Así la teoría económica situaría el precio del título habilitador para ejercer la actividad en el valor aproximado de las rentas monopolísticas que es esperable que genere la explotación de la autorización. El límite cuantitativo aumenta el tiempo de espera de los pasajeros y la reducción de la calidad del servicio, así como los incentivos para introducir innovaciones. Por lo que el bienestar del consumidor se reduce notablemente.



La ACCO considera que la opción escogida por los poderes públicos no es eficaz o proporcional para satisfacer las razones de interés general en juego. También la OCDE y la CNMC han concluido que no existe ningún indicio de que los argumentos habituales (economías de escala) a los argumentos dados para establecer estas restricciones que las justifiquen suficientemente desde el punto de vista de la regulación económica eficiente.

En realidad no resulta evidente que limitando el número de operadores se eviten problemas de congestión o polución, ya que según estudios se reducirá de mejor manera ajustando las actividades que las generan y no solo una de ellas. El Tribunal Supremo considera que el medio ambiente y la congestión son razones de interés general para así, poder establecer una restricción regulatoria. Pero los estudios no avalan la eficacia de la medida como método para evitar esta congestión y polución.

La razón del medio ambiente, no tiene una justificación coherente ni está avalada por los estudios y la medida puede considerarse desproporcionada y, en el caso de la ratio de VTC (incluso contraproducente). La ACCO considera que el cierre en la entrada de los operadores del mercado puede jugar contra el mantenimiento de la calidad del servicio.

El reglamento de la AMB, se refiere a la necesidad de asegurar la rentabilidad de los operadores como razón para establecer la ratio de los VTC operativa. En todo caso, la protección de la rentabilidad no se trata, por si misma de una verdadera razón imperiosa de interés general. La ACCO considera que el interés general podría identificarse con asegurar que se presente el servicio de transporte discrecional de viajeros con turismo. Sin embargo, el interés general difícilmente se puede identificar, en concreto, con mantener necesariamente un “sistema de tarifas obligatorias, jornadas” o con mantener el monopolio del taxi.

La restricción en la entrada actual supone costes para la sociedad, en tanto la libre entrada, combinada con la desregulación de las tarifas, al incrementar el número de entrantes, aportaría variedad, eliminaría las rentas regulatorias y con toda probabilidad una bajada de precios dada la mayor competencia.

La Ley del Taxi no exige disponer una flota mínima, solo se limitan los modelos autorizados como taxis. Sí que se prevé que puedan exigir requisito de seguridad

capacitado y confort y es obligatorio el operar con uno de los modelos catalogados por el IMET. Así las administraciones competentes en la materia tienen que garantizar el acceso y promover la incorporación de vehículos adaptados para el uso de personas con movilidad reducida y cada administración establece los requisitos.

El requisito de una flota mínima para lo VTC (ha sido eliminado del ordenamiento) constituye una barrera en la entrada a la actividad de VTC no justificada. La justificación no resulta extensible a todos los requisitos impuestos y resulta dudoso que esté justificada, la imposición de unos determinados metros de largo del vehículo o determinados modelos. Aunque si se considera que puede resultar justificado la idea de regular algunos requisitos para garantizar el interés general.

Las autoridades imponen precios fijos. En cambio los operadores de los VTC trabajan con libertad en la fijación de precios. Así los VTC pueden competir con precios más bajos mientras que los taxistas están limitados y tienen que aplicar los precios regulados. La ACCO considera que la intervención en los precios podría llegar a estar justificada en la contratación a mano alzada o parada. Pero esta considera que utiliza un mecanismo desproporcionado, teniendo en cuenta la evolución de las tecnologías y la existencia de mecanismos menos restrictivos que también permitirían corregir el fallo de mercado y que permitirían a los operadores de taxi más libertad para competir.

Existe la posibilidad de regular precios máximos en lugar de implantar un sistema de precios fijos estandarizados que se adaptan de manera insuficiente a las circunstancias del mercado. Una regulación de precios máximos permitiría resolver los problemas de información asimétrica, protegiendo a los consumidores de posibles abusos de poder de mercado y que los taxistas pudieran competir tanto en el segmento de las pre-reserva como en el de mano alzada.

Los VTC no están obligados a prestar servicio y tienen total libertad de calendario, en cambio los operadores de taxi tienen la imposición de prestar el servicio y la obligación de no trabajar el día de descanso marcado por la administración. La restricción de las taxis para establecer un calendario se justifica en las medidas para garantizar una continuidad en el servicio. Aunque a veces tenga que garantizar un mínimo de servicios públicos. Y poner en duda que medidas regulatorias como estas sean útiles para conseguir que en el mercado haya una disponibilidad mínima de oferta.

El resultado de la regulación es, por lo tanto, contrario a la asignación de recursos eficiente. Este tipo de restricciones no están justificadas y operan en contra de otras finalidades regulatorias como son el control de la congestión y la polución. Si solo podemos realizar servicios dentro del municipio que nos otorga ese mismo, cuando llevemos a alguien fuera del municipio el viaje de vuelta será sin clientes lo que aumenta la congestión y la polución y restamos eficiencia.

En cuanto a los VTC, tendrán que prestar habitualmente en el territorio de la Comunidad Autónoma de domiciliación, con un límite máximo del 20% de servicios que podrá realizar en un territorio español diferente al de la autorización. En el área metropolitana de Barcelona, con la creación de una autorización adicional para operar en el área metropolitana, se impedirá a los operadores de VTC realizar trayectos urbanos si no se dispone de la autorización metropolitana. Este tipo de restricciones impuestas a los VTC operan en contra del principio de eficacia nacional de las autorizaciones regulado por la LOTT aunque el TS piense que tiene la finalidad de evitar que la regla de proporcionalidad 1/30 no se incumpla. En otras palabras, solo en caso de aplicarse medidas transversales no discriminatorias, las medidas restrictivas como las limitaciones geográficas podrían considerarse un instrumento que sirve al objetivo ambiental.

La regulación prohíbe el servicio según demanda de la calle a los VTC y les exige que comuniquen previamente los trayectos contratados por vía de registros públicos. Esta restricción se impone a los VTC como un mecanismo para garantizar de manera más eficaz la reserva de actividad en favor del sector del taxi. La restricción no puede considerarse justificada porque no responde a una razón imperiosa de interés general, responde a un interés particular del sector del taxi.

La ACCO considera que la obligación de pre-contratación en los VTC no responde a la existencia de ningún tipo de fallo de mercado ni persiguen el cumplimiento de un interés público.

Se analizan los efectos de las dos restricciones que más habitualmente se imponen que son la limitación en el número de operadores y la fijación de las tarifas. La limitación de operadores, es considerada por la mayoría de artículos que la entrada libre en el mercado del taxi mejora el bienestar social. En cuanto a la regulación de las tarifas no hay consenso.

La desregulación se ha llevado a cabo en tres grupos:

1. Los países o ciudades que han desregulado tanto la entrada en el mercado como las tarifas, como Suecia, Nueva Zelanda y algunas ciudades de estados Unidos.
2. Los países y zonas donde se ha eliminado la restricción en la entrada pero han mantenido la regulación de las tarifas como Irlanda, Países Bajos, Japón y algunas ciudades de reino unido.
3. Noruega, donde se mantuvieron las restricciones de entrada en el mercado pero se desregularon las tarifas en las cuatro ciudades mayores al año 2000 y a un mercado adicional el año 2004.<sup>9</sup>

Irlanda y los Países bajos, además de eliminar las restricciones en la entrada, también hicieron desaparecer las restricciones geográficas.

La mayoría de los artículos que formulan recomendaciones concluyen que es beneficioso para la sociedad eliminar las restricciones de entrada de taxis en el mercado.

La ACCO propone que; para los servicios del taxi y de VTC se regule en un único título habilitante y se establezca un régimen regulatorio común. A su vez la ACCO recomienda el establecimiento de un régimen de libertad de entrada de operadores, eliminando los límites cuantitativos que se imponen actualmente en el sector del taxi y de los VTC la eliminación de la dualidad regulatoria, a fin y efectos de favorecer un contexto competitivo en que los propios mecanismos de mercado regularan los niveles óptimos de oferta y demanda y el que potencialmente se mejorara la calidad del servicio en beneficio de los consumidores. La implantación de un sistema liberalizado de acceso al mercado permitiría acabar con dos efectos negativos de la actual regulación; la obstaculización de las externalidades positivas de red y la creación de rentas regulatorias.

La ACCO considera que la restricción de precios no está justificada en los segmentos de actividad en los cuales no existe ningún fallo del mercado, de hecho es una restricción que impide que los taxistas puedan competir con los VTC en igualdad de condiciones. Así, la ACCO recomienda la eliminación de las tarifas reguladas del sector de taxi para

---

Los diferentes países nombrados tienen distintas políticas de entrada aplicadas a los taxis; puede presentarse una desregulación total; una regulación de entrada y desregulación de tarifas; también desregulación de entradas y regulación de tarifas y una regulación total.

el sector de la pre-contratación. Además recomienda la flexibilización del actual sistema de tarifas fijas mientras la tecnología no permita superar la asimetría de información. Podría implantarse un sistema de tarifas máximas que sean más elevadas en franjas con una mayor demanda para incentivar más taxis para que puedan ofrecer descuentos dentro de la tarifa máxima. De esta forma se permitiría cierto grado de competencia en precios con el sector de los VTC y se incentivaría la reducción del tiempo de espera de los consumidores durante las horas de “demanda punta”. La ACCO recomienda flexibilizar la regulación de las jornadas y calendarios de los taxistas.

El principal problema del legislador es el rechazo de los operadores por perder el monopolio que la legislación le ha garantizado históricamente. Aunque la OCDE mantiene que no existe prueba que acredite que en un mercado algunos operadores tengan más beneficios. En concreto la OCDE ha valorado dos posibilidades diferentes; la posibilidad de hacer reformas legislativas por fases o reformas escalonadas y la posibilidad de implantar sistemas de pago de los costes de esta transición, en concreto mecanismos de compensación total o parcial.

Los mecanismos de transacciones de otros países se desenvuelve de la siguiente manera en estas naciones:

- Irlanda con la liberalización detectó que algunos titulares de licencias sufrían efectos económicos negativos. Se creó un panel de expertos que formuló recomendaciones sobre categorías de afectados que tenían que recibir compensación y las cuantías que el regulador sectorial tenía que pagar.
- Roma en el proceso de regularización se reguló con un mecanismo de compensación. Se estableció que el 80% de los ingresos de los municipios procedentes de estos procedimientos de otorgamiento de licencias se destinara a compensar a los taxistas titulares de licencias desde antes de la modificación legislativa.
- Australia; durante el proceso de liberalización se establecía un sistema de compensaciones de los costes de la reforma. Se financió con el pago temporal de tasas anuales por la tenencia de una licencia. Se considera que el mecanismo permitía que los costes de la liberalización se compartieran entre los usuarios de taxi.

El Tribunal Supremo había reconocido la posibilidad de solicitar al Estado el resarcimiento de daños derivados de actuaciones legislativas. También ha reconocido que la Administración no tiene una obligación jurídica general de compensar los costes

que para los operadores supone un cambio normativo sino que esta responsabilidad tiene carácter excepcional. La doctrina del TS da prevalencia a la “potestad de innovación normativa”, con el fin de evitar que “queden petrificadas regulaciones al margen de la evolución real de los intereses generales y del ejercicio de las facultades de apreciación de los órganos llamados a velar por ellos (intereses generales) según las competencias reconocidas por la constitución y la ley”.

De acuerdo al artículo 32.2 de la Ley 40/2015 establece que el legislador y los poderes públicos pueden valorar la oportunidad de establecer mecanismos de compensación de daños generados por ley para resolver problemas que surgen del establecimiento, por vía legislativa, de un mercado liberalizado y competitivo. Los casos típicos de resarcimiento son los casos de resarcimiento de daños producidos por normas declaradas inconstitucionales o normas contrarias al derecho de la UE. Pero el resarcimiento de daños es de carácter excepcional. La posible reclamación individual de daños deriva de un cambio normativo en sentido liberalizado.

Planteada la problemática, la viabilidad de las reclamaciones individuales de resarcimiento en el estado por el cambio legislativo en sentido liberalizador es incierta. En todo caso la ACCO plantea que el legislador puede valorar si es imprescindible poner en marcha mecanismos legales de compensación transitorios, como medida para conseguir avanzar hacia una regulación eficiente.

En conclusión se prevé que el motor de la competencia en ese sector sea la innovación en la implantación de las tecnologías de la información y la comunicación con el objetivo de reducir las influencias expuestas. No obstante, esta innovación solo beneficiará a ofertantes y usuarios, y por lo tanto al conjunto de la sociedad si el marco normativo es suficientemente flexible en la línea de las recomendaciones formuladas.

## II. ¿Encontramos competencia desleal?

### 1. Ley de competencia desleal y ley de la defensa de la competencia.

En la legislación española tenemos dos leyes referidas a la normativa sobre la competencia. La Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal<sup>10</sup> y la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

La primera ley mencionada se elaboró para poder agrupar todas las normas dispersas que había hasta ese momento, relacionadas con la competencia desleal. Cada una de esas leyes tenía funciones en ciertos aspectos, modelos de regulación desfasados para la época y que daban lugar a poca efectividad y flexibilidad por el aparato sancionador que poseían. Un sistema desactualizado y que no regulariza todos los escenarios posibles da lugar a la proliferación de prácticas concurrenciales incorrectas.

Podemos entender bien las circunstancias que se acontecían con tal ley, pues al aplicarlo al sector taxi, encontramos una normativa atrasada y poco flexible que da lugar a que aparezcan nuevas opciones y no sepamos regularlas adecuadamente. Pues negar una adecuada regulación, lleva a mayores problemas. Por lo que un sector bien regulado tiene controlado todas las posibles intervenciones y no supone la existencia de vacíos legales que a la larga van a perjudicar en mayor medida y las resoluciones serán complicadas y dudosas.

Esta ley beneficiaba tanto a empresarios dentro del interés privado, dentro del interés colectivo encontramos a los consumidores y al Estado dentro del propio interés público. En el caso de las licencias VTC, los empresarios están totalmente interesados en la existencia de una normativa clara y precisa que les permita desarrollar su actividad, desde el punto de vista de los consumidores también pues saber qué servicio está avalado por una ley nos da seguridad jurídica y sin olvidar el interés público; pues el Estado es el que elaborando la ley va evitar problemas jurídicos, va evitar recursos judiciales y creara un mercado colaborativo donde se regulara mediante la oferta y la demanda.

---

<sup>10</sup> 5. La competencia desleal, ha sido uno de los fundamentos que la comunidad del taxi ha repriminado, considerando estas plataformas emergentes como propulsoras de prácticas abusivas respecto a la actividad que ellos desempeña. Frente a esta afirmación, tenemos que tener en cuenta las sentencias donde no se ha considerado que exista constancia de competencia desleal frente a las taxis. (STS1913/2018) y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de Diciembre de 2017.

Esta normativa tenía que homologarse, pues se tenía que adaptar nuestro ordenamiento al plan concurrencial. Donde un acción ilegal en Francia también fuese ilegal en España, creando una seguridad jurídica en el ámbito internacional y con la imposibilidad de aprovechar vacíos legales en los diferentes países según conviniesen. Además de que los valores que se ha instaurado en la Constitución económica deberían ser acordes a las normativas de nuestro país.

La Constitución de 1978 hace gravitar nuestro sistema económico sobre el principio de libertad de empresa y, con ello en el plano institucional, sobre el principio de libertad de competencia.

En el primer artículo de la Ley 3/ 1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal vemos como nos detalla la finalidad de “proteger la competencia en interés de todos los que participan en el mercado...”. En los sucesivos artículos nos adentran en el ámbito objetivo y a quien afecta esta ley “a los empresarios, profesionales y cualquier otra persona física o jurídica que formen parte en el mercado.

Por lo que al tema a tratar en este trabajo, las licencias VTC, podemos aplicar dichos artículos. Pero teniendo en cuenta que la ley no puede aplicarse únicamente por la existencia de una relación de competencia entre un sujeto activo y uno pasivo. Por tal hecho, uno de los sujetos eliminaría toda la competencia en su propio beneficio ¿están los taxis mencionando la competencia desleal para quitarse competidores?

Desde otro punto de vista, hay que mencionar la ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Y es que tal ley determina que la existencia de una competencia efectiva entre diferentes empresas constituye una de los elementos que define la economía de mercado. Esta eficiencia hay que trasladarla al consumidor en forma de precios más inferiores o de un aumento de productos ofrecidos, de su variedad, calidad y con un incremento de bienestar del conjunto de la sociedad.

Por lo que la existencia de diferentes empresas que ofrezcan servicios de transporte como son los taxis o los vehículos VTC, solo fomentan una competencia viva, justa y que beneficia a los consumidores por ese afán de mejorar y a los empresarios por la creación de nuevas empresas y mejoras en servicios tradicionales que se quedan obsoletos en una sociedad muy avanzadas.



Como menciona dicha ley la efectiva competencia entre empresas conforma la economía de mercado, por lo que la existencia de plataformas emergente favorece precios asequibles y una mayor cantidad de servicios; por lo que se requiere es que se tenga una regulación suficiente y correcta, de acuerdo a lo que sus competidores tienen.

En el Capítulo I, nos menciona las actividades que la propia ley defiende;

En el artículo 2 encontramos el “Abuso de posición dominante”; el cual nos indica que “queda prohibida la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional”

Quiero destacar el apartado b) “La limitación de producción, la distribución o el desarrollo técnico en perjuicio injustificado de las empresas o los consumidores” y el apartado d) “la aplicación, en las relaciones comerciales o de servicios, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloque a unos competidores en situación desventajosa frente a otros”

En España, el taxi tiene una posición dominante respecto a los vehículos VTC. Estos primeros tienen una legislación muy clara y detallada, mientras que los vehículos VTC se atienen a normativas que suceden modificando la posibilidad de sus servicios. Veo reflejado el apartado b); pues el taxi solo pretende limitar los servicios en beneficio propio. Frenando así la economía de mercado donde se promueve la libertad de empresa y donde el equilibrio se encontrará mediante la oferta y la demanda. Al igual que el apartado d) donde se mencionan las condiciones desiguales. Obviamente las licencias VTC tienen incluido el elemento digital, formándose dentro de la economía colaborativa, pero aun teniendo diferentes formas de creación están dentro de un mercado que debe ofrecer las mismas posibilidades a ambas empresas. Con una legislación adecuada; una actividad económica no regulada da lugar a vacíos legales que propician actos ilegales e incluso desleales por la ausencia de regulación.

Como bien dice el artículo 38 y 40.1 de la Constitución Española<sup>11</sup>, donde se reconoce la libertad de empresa y donde los poderes públicos son los que deben promover las

---

11

- Artículo 38.

Se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio y la defensa de la productividad, de acuerdo con las exigencias de la economía general y, en su caso, de la planificación.

condiciones favorables para un buen progreso social y económico fomentando una estabilidad económica. De acuerdo a estos dos artículos en la Constitución Española se proporciona el derecho de libertad de empresa, por lo que las empresas creadas por medio de plataformas emergentes son totalmente compatibles en España con otros competidores que existan. Además gracias al artículo 40<sup>12</sup> de la Constitución Española vemos que es necesario el apoyo de los poderes públicos al progreso social y económico. Con lo que se fomenta una estabilidad económica y una repartición de la renta. Estas empresas son el progreso digital y económico de las sociedades actuales, emprendedores crean empresas que ofrecen servicios que la sociedad de hoy en día necesita. Por ello los poderes públicos, deben apoyarlos y de una manera eficaz y justa mediante una legislación igualitaria entre taxis y vehículos VTC.

## **2. “El derecho de la competencia desde una perspectiva constitucional” de Jesús Alfaro águila-real.**

Según un artículo de Jesús Alfaro Águila- Real; “El Derecho de la competencia desde una perspectiva constitucionalista”, se comprende mucho mejor como este ámbito produce sus efectos en España.

El cual menciona que las economías de mercado, tienen al Estado como el sujeto que pretende garantizar que el sistema económico funcione de manera competitiva ya que la competencia entre los productores garantiza la libertad de los individuos, en los ámbitos llevados a cabo para el intercambio de bienes y servicios. Además cumple una serie de funciones altamente beneficiosas para el bienestar fundamentalmente pretende garantizar la eficiencia del sistema productivo.

<sup>12</sup> - Artículo 40

1. Los poderes públicos promoverán las condiciones favorables para el progreso social y económico y para una distribución de la renta regional y personal más equitativa, en el marco de una política de estabilidad económica. De manera especial realizarán una política orientada al pleno empleo.

2. Asimismo, los poderes públicos fomentarán una política que garantice la formación y readaptación profesionales; velarán por la seguridad e higiene en el trabajo y garantizarán el descanso necesario, mediante la limitación de la jornada laboral, las vacaciones periódicas retribuidas y la promoción de centros adecuados.

“La competencia actúa como un instrumento de desapoderamiento de los participantes en el mercado evitando que se produzcan situaciones de poder económico que acaben determinando las situaciones sociales”. El fomentar una legislación a los vehículos con licencia VTC, supondría quitarle poder a los taxis, los cuales han contratado los servicios urbanos hasta ahora.

También es la libertad de mercado la que desaparece cuando la producción y la propiedad de los medios se reservan- al Estado o se encuentra en manos de un monopolista. De manera que si se protege la competencia, protegeremos la libertad. El taxi es un monopolio, lo que hay que intentar es que deje de serlo para fomentar la libertad de empresa y un mercado equilibrado y competitivo. Pues si somos un monopolio no tenemos amenaza de otros competidores y no fomentamos mejoras porque sabemos que tenemos los servicios asegurados.

Como se declara, la existencia de competencia da lugar a un correcto funcionamiento del mecanismo contractual y así, la libertad contractual será real, en la medida en que la existencia de competidores permite al consumidor poder rechazar una oferta que no le conviene y poder acudir a los competidores para satisfacer su necesidad o deseo. No hay actividad contractual frente al Estado o frente a un monopolio.

Jesús Alfaro Águila- Real nos explica la conexión entre una economía de mercado y una sociedad de derecho privado. El mercado actúa como un mecanismo que va a permitir a los particulares la persecución de sus propios fines; si el Estado renuncia a imponer sus fines a los individuos, solo queda una solución que es la primacía del mercado. Si no existen los mercados el Estado es el encargado de fijar los precios, lo que choca con la idea de primacía de los valores preferidos por los ciudadanos, ya que de esta forma es como se fijan las preferencias de los individuos.

Mediante la relación entre mercado y Estado, es decir mediante la regla y la excepción es de la mejor forma en la que los individuos pueden elegir sus preferencias. Así, cualquier limitación de la libertad contractual por el Estado requiere de justificación, o que cualquier inherencia del Estado en el mercado tiene que someterse a un juicio de adecuación, necesidad y proporcionalidad. Por lo tanto, la limitación impuesta a las licencias VTC, debería encontrar una justificación que no se base en favorecer a otro competidor que actúa como monopolio. Si el Estado es el que determina que competidor elegir, no estamos ante una economía de mercado. “ El reconocimiento y la

tutela de la autonomía privada no pueden depender de la evolución de los efectos sobre el bienestar que resultan de su ejercicio”. El legislador puede observar los resultados de la garantía de la libertad general y si los considera perjudiciales para los intereses generales, limitar esa libertad respetando el principio de proporcionalidad. Por lo que no podemos limitar la actividad de vehículos VTC por la repercusión en el sector de las taxis, únicamente, en la sociedad están recibiendo un magnífico resultado. Y de acuerdo a las preferencias de los clientes eligen en gran medida los vehículos con licencia VTC. Además en el caso de que tuviesen que limitar tal competidor, debería hacerse de forma proporcional y no imponiendo limitaciones de tal envergadura que eviten llevar a cabo los servicios.

Con la existencia de la competencia se puede garantizar una mejora constante de los empresarios, estos deben reducir costes e innovar en el servicio. Por lo que se entiende que la función de la competencia es “descubrir” quien puede realizar el servicio y cubrir una necesidad social al menor precio. Y realizando así una asignación optima de los recursos. Mediante esta asignación de recursos, vemos una distribución justa de los ingresos, que beneficia a los empresarios que mejor saben jugar con ellos y satisfacer las necesidades de los clientes. Fomentando de esta forma el desarrollo y la innovación.

Las empresas emergentes de vehículos con licencia VTC han descubierto una nueva forma para cubrir las necesidades de los clientes de formas más económicas. El mayor número de vehículos esta en las grandes ciudades donde hay un mayor uso de los recursos. Al existir competencia los empresarios mejoran aspectos del servicio, innovan y ahí es donde repercute en un elevado consumo del servicio por parte de los clientes. Sin embargo, vemos que hay multitud de normas proteccionistas y anticompetitivas. En el artículo mencionado menciona la “teoría de juegos” por el cual vemos que a todos nos interesa que las relaciones económicas se rijan por las reglas competitivas pero todos, individualmente, preferimos que los demás compitan y nosotros no estemos sometidos a las reglas de la competencia. Así nuestro sistema jurídico con su equilibrio, su lógica sostenible y su igualdad a la hora de aplicar las leyes frente a todos los consumidores, deducimos que el interés de los consumidores prevalece ya que ellos son los beneficiarios de la existencia de ese ordenamiento competitivo. Si las leyes son iguales ante todos los competidores, en España lo estamos haciendo muy poco visible en el ámbito de los vehículos con licencias VTC. Pues dos empresas del mismo sector tienen diferentes normativas y condiciones para llevar a cabo el servicio.

### **III. Normativas que afectaron al otorgamiento de autorizaciones de vehículos de transporte con conductor.**

#### **1. Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. ( LEY PARAGUAS)**

La Ley Ómnibus, es la ley que reforma aquella normativa que tiene que ser modificada para adaptarse al nuevo mercado de los servicios (como resultado de la implantación de la Ley Paraguas).

La Ley 17/2009 pretendía garantizar un marco jurídico que permitía el desarrollo efectivo de la actividad económica de la libertad de establecimiento y de libre prestación de servicios.

Esta ley presentaba un “amplio paraguas” por el cual se facilitaba el determinar la normativa, estatal o autonómicas, que quedaba derogada o desplazada por la transposición de la Directiva.

Según Muñoz Machado, indicaba que el propósito principal de la Directiva era la simplificación del régimen de autorizaciones en beneficio de la administración. Pero resulta que la Directiva ofrece un gran número de criterios que se pueden aplicar.

La directiva Europea ha permitido eliminar trabas que suponían una mayor espera en el sector al que estuviese encaminada cada legislación. Pero a su vez, ha dado lugar a la creación de un marco regulatorio poco claro y competitivo. La Ley 17/2009 proponía que los tramites y procedimientos deberían ser reglados, ser claros e inequívocos, objetivos e imparciales, transparentes y proporcionados al objeto general a considerar; además que deberán ser conocidos con antelación.

Según al artículo de Dialnet de María Fernández Pérez y Rocío López de Castro García – Morato hemos podido ver que la Ley Paraguas apareció como un punto de partida para la reforma estructural del sector servicios, esta Ley se basaba en un modelo novedoso en cuanto a regulación económica, que era más eficaz para el desarrollo de la actividad empresarial y profesional. Esta proponía nuevos instrumentos para la regulación y aplicación de los principios de buena regulación, en la simplificación y cooperación administrativa y con la intención de fomentar la calidad de los servicios.

La Directiva Europea no requería una ley transversal para adaptarse al ordenamiento jurídico español, ya que la transposición afectaba a aspectos sectoriales concretos. Así la Ley Paraguas contiene las disposiciones de la Directiva de Servicios para así maximizar los efectos económicos de la transposición e intentar impulsar de la mejor manera una mayor dinamización. De forma que amplía su eficacia, recoge menos excepciones e introduce nuevas alternativas de regulación menos restrictivas. De esta forma se creía que se reforzaba la relación entre las Administraciones Públicas.

Se intentó constantemente la supresión de las barreras legales, fiscales y administrativas que restringen injustificadamente el acceso a las actividades de servicio y su ejercicio, además de consolidar un nuevo modelo de regulación, más transparente y favorable para la actividad económica.

De esta forma intenta fomentar la competitividad de los prestadores de servicios en ámbito nacional y europeo, y a su vez la capacidad de elección de los ciudadanos, mediante la eliminación de aquellas barreras que obstaculizan el desarrollo de las actividades de servicios entre Estados Miembros.

Así, aparecen formas alternativas de regulación, en concreto cuatro. La primera es la aplicación de libre acceso a las actividades económicas, que se encuentra en el artículo 4 de la Ley Paraguas. Mientras en el artículo 5 se distinguían otras tres alternativas; las comunicaciones, las declaraciones responsables y las autorizaciones.

La reforma legal tiene por objeto que las actividades económicas queden reguladas por su alternativa, más adecuada, para así poder conseguir un equilibrio entre reducción de riesgos de daños inherentes al ejercicio de la actividad y la no introducción excesiva de cargas y obstáculos a los agentes económicos. El artículo 5 determina que la elección de la regulación no es libre, ya que la consecución del equilibrio viene condicionada por los principios de buena regulación. En el caso que haya que imponer requisitos, deberán ser instaurados de manera proporcionada.

Con lo que esta reforma debe ser entendida como una mejor adecuación de la regulación a cada actividad de servicios concreta, que busca maximizar la calidad de la prestación y reducir cargas desproporcionadas y obstáculos a las iniciativas emprendedoras; y no como una desregulación del sector servicios.

Posteriormente esta ley ha sufrido modificaciones, tal y como le sucedió a la Ley Ómnibus. Para así adaptarse al Real Decreto-Ley emitido por el Gobierno y a la normativa española, que cuenta con muchas más restricciones que otros países europeos en este ámbito del sector servicios.

## **2. Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicio y su ejercicio (LEY OMNIBUS).**

Esta Ley era una forma de completar la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicio. Esta ley incorporaba al Derecho Español la Directiva 2006/123/CE (Directiva Bolkestein) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. Esta Directiva pretendía agilizar los trámites burocráticos para así modernizar el sector servicios y promover una reforma sectorial, la cual sigue presente por sus consecuencias. Fue necesario adecuar toda la normativa reguladora del acceso a las actividades de servicios y de su ejercicio.

Había que adaptar la ley puesto que había sectores que la directiva Europea no había mencionado y no necesitaban modificación.

El Título IV, de la Ley 25/2009 es el que afecta al tema a tratar; el referido a “Servicios de transporte y comunicaciones”. En este apartado se produce una modificación, la cual consiste en eliminar toda aquella intervención de la administración en todo lo referente a precios del sector de los transportes; a su vez suprimir la autorización administrativa específica para instalaciones de estaciones de transporte y centros informativos, además de distribución de cargas. Sin olvidar el acceso y ejercicio de las actividades de arrendamiento de vehículos, el cual se declara libre.

En 2009 los taxistas se manifestaban por el artículo 21 de la Ley Ómnibus, lo cual para ellos suponía la legalización del "intrusismo y la desprofesionalización" del sector.

La modificación del artículo 21 en la Ley Ómnibus, afecta al artículo 18, 49, 50, 91, 124, 129, 130, 131, 132, 135 y 136 de la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de Transporte Terrestre.

En el artículo 18 de la Ley Ómnibus, se trata el tema de los precios de los transportes discrecionales de viajeros lo cuales podrán ser fijados por las partes contratantes. En el caso de que uno de esos vehículos con autorización realice el servicio dentro de una sola Comunidad Autónoma esta podrá aplicar un precio a los servicios.

El artículo 49 y 50 son suprimidos de la ley, el primero de los artículos mencionados determinaba que la autorización solo podía ser transferida a sus herederos. Eliminando tal artículo, la autorización podrá ser transferida a terceros y ser comprada por empresas.

De acuerdo al artículo 91 de la Ley Ómnibus, las autorizaciones de transporte público discrecional serán habilitadas para poder realizar los servicios en todo el territorio nacional, sin que pueda imponerse limitación en cuanto al origen del viaje o al destino del mismo.

También se suprimen el artículo 124, 129, 130, 131, 132, 135 y 136

Refiriéndonos al artículo 134 de la Ley 25/2009, se determina que el arrendamiento de vehículos con conductor tendrá consideración de transporte discrecional de viajeros y por tanto, su ejercicio estará sujeto a todas las reglas contenidas en la presente ley o leyes que le resulten de aplicación.

Posteriormente la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Da lugar a las siguientes modificaciones; el artículo 49, el cual fue eliminado por la Ley Ómnibus, se vuelve a instaurar “1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de éste.” Determinando que solo será transferible la autorización para los herederos forzosos o cónyuge del anterior titular por las razones ya mencionadas en el artículo.

El artículo 134 queda sin contenido, teniendo en cuenta que la Ley Ómnibus estableció en tal artículo que el arrendamiento de los vehículos con conductor tendrá la consideración de transporte discrecional de viajeros y así su ejercicio estará regulado de acuerdo a todas las reglas contenidas que le resulten de aplicación.



Con el Real Decreto- Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley16/1987, de 30 de julio de Ordenación de Los Transportes terrestres, en materia de arrendamientos de vehículos.

El artículo 91 es modificado y determina que las autorizaciones de transporte públicos podían realizar servicios dentro de todo el territorio nacional sin ninguna limitación. Pero con la existencia de una excepción, ya que las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y los de arrendamiento de vehículos con conductor, estarán habilitados para poder realizar servicios de transporte interurbano.

Además de que los servicios de arrendamiento con conductor deberán iniciar el trayecto del viaje en la comunidad autónoma donde tengan domiciliada la autorización. También se determina que para las autorizaciones en los arrendamientos de vehículos con conductor que se encuentren domiciliadas en una comunidad autónoma , cuando exista un aumento de la necesidad de estos servicios el órgano competente en materia de transporte interurbano podrá con un informe de todos aquellos municipios que se vean afectados por el aumento; un régimen específico que permita a estos que tengan autorización de arrendamiento con conductor domiciliada en otras comunidades autónomas para poder realizar temporalmente servicios en todo el territorio.

La ley Ómnibus dio paso a un vacío legal, donde se aprovechó para la creación de un mercado de segunda mano para la venta de licencias de Vehículos de Transporte con Conductor. En esa época muchas autorizaciones se vieron denegadas por la aplicación de la antigua ley, por lo que tuvieron que acudir a los Tribunales para que fuesen otorgados por la aplicación de la ley vigente en ese momento. Por eso, todavía hay multitud de autorizaciones que están por decidir en los Tribunales, debido a la avalancha que hubo de licencias y que muchas fueron denegadas irregularmente.

#### **IV. Normativas de otros países de la Unión Europea**

##### **1. Sector transportes terrestres en la Unión Europea.**

Según el Abogado General del Tribunal de Justicia de la Unión Europea , Maciej Szpunar sobre la plataforma emergente Uber, determina que ese servicio puede exigir las licencias y autorizaciones que establezca cada Estado de la Unión Europea en materia de transporte. Aun así este dictamen no es vinculante.

Se considera que el taxi español pretende blindar el monopolio que ha mantenido durante tantos años , para así tener una demanda constante ,además de promover la compraventa de licencias que aumentan de valor por solo tener al taxi como único servicio; restringiendo de esta forma la libre competencia.

La empresa Uber, la que más repercusión ha tenido hasta ahora, participa en 21 países de la Unión Europea, de los cuales cada uno presenta su legislación para la otorgación de autorizaciones y licencias. España encabeza la lista de países más restrictivos, puesto que así favorecen el mantenimiento del monopolio de las taxis. Muchos otros países europeos permiten realizar los servicios de transporte en turismo sin licencia, pero la mayoría de gobiernos exigen que se tengan licencias de transporte a estas plataformas pero no impone ningún límite máximo para otorgar las licencias. El caso de España es especial, y a él se une Italia; los cuales imponen licencias y limitan el número beneficiando siempre a l sector taxi.

En cambio otros países tienen regulaciones similares pero que no suponen tantas restricciones a la hora de realizar los servicios. Por ejemplo:

- Francia; este país también ha contemplado manifestaciones tanto de taxistas como de conductores privados. Cuentan con 60.000 taxistas y con una cifra aproximada de 26.000 conductores privados. En el caso de este país, son los ayuntamientos los que limitan las licencias de taxi y no las licencias de VTC, que solo necesitan la aprobación de un examen y una serie de controles para recibir un permiso en la prefectura de policía. Los precios varían de 100 euros en tasas administrativas a 100.000 euros que es lo que pagan por la compra-venta de licencias de taxis.
- Portugal; dicho país consta con 13.000 licencias de taxi y 3.000 de VTC. Las taxis también realizaron manifestaciones basando su argumento en la existencia de “competencia desleal”.
- Reino Unido; cuenta con 80.600 licencias de conductor de taxi y 60.800 licencias de taxi. En el caso de los VTC hay, 210.300 vehículos y 218.300 licencias de conductores. La plataforma emergente de Uber es la que lleva operando desde el año 2012 y está amparado bajo los organismos reguladores del transporte público y taxi. La Gestión Publico Transport of London (TFL) rehusó la idea de renovar la licencia de

Uber en 2017, pero los Tribunales le otorgaron un permiso provisional para seguir operando 15 meses más en Londres.

- Alemania; en este caso cuenta con 56.000 licencias y 8.161 operan en Berlín. De las licencias VTC desconocemos el dato. Todos los conductores necesitan obtener una licencia de

transporte de pasajeros, para asegurar su capacidad, además las empresas necesitan obtener la concesión de taxi, las cuales son reguladas por los estados federales.

- Italia; este país con normativa más similar a la española, cuenta con 40.000 taxistas y 80.000 VTC. Tras varios encontronazos solo están presentes en Roma y Milán con vehículos de alta gama.

Bruselas indica que establecer un límite absoluto en el número de taxis que pueden operar en un área es el enfoque más restrictivo que han adoptado los reguladores, con el consiguiente impacto negativo en la competitividad y sus beneficios. Estas restricciones producen un impacto negativo en el precio y la calidad de los servicios. España junto a Bélgica, Chipre, Grecia e Italia son de los únicos países que permiten el transferir dichas licencias de taxi con un posterior beneficio. Por el hecho de poder revender, España consta con uno de los precios más elevados a la hora de comprar licencias en la Unión Europea. En el caso de las licencias VTC se restringen de manera que se puede dividir en tres grupos:

- Ride-sharing; se produce un desplazamiento o viaje compartido entre particulares. En algunos estados miembros está permitido que los particulares puedan operar sin necesidad de licencia (Polonia, Noruega, Suecia, Finlandia, Dinamarca, Lituania, Rumania y Estonia).
- Países que exigen licencias de transporte, pero no establecen un límite al número de licencias otorgadas. Situación que sucede en la mayoría de países. En todos ellos, el transporte debe ser conducido por un profesional con licencia y la ley en estos casos no contempla el transporte entre particulares.
- Países que exigen licencias de transporte y que limitan el número (Italia y España).

## **2. Sentencia de la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia.**

En el caso de España, se llevó a cabo una denuncia de la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia. Ya que la ley impuesta por el Gobierno en el año 2015 impone una serie de restricciones a los vehículos VTC que perjudican a los consumidores. Con la limitación de un VTC por cada 30 taxis, se crea una limitación de forma sectorial para la entrada en el mercado de transporte urbano de viajeros. Así no hay competencia entre Vehículos de Transporte con Conductor y taxis, de este modo los consumidores disponen de menos opciones. A su vez, un VTC no puede ofrecer sus servicios circulando en las vías públicas en busca de clientes, así no pueden competir con los taxis. Además las VTC deberán ser utilizadas habitualmente en el territorio de la Comunidad Autónoma en la que se encuentre domiciliada la autorización, incorporando un límite máximo de servicios fuera de la región. Se establece un número mínimo de 7 vehículos para poder operar en el mercado, una antigüedad máxima de 10 años y otros requisitos que el CNMC considera injustificadas. Por lo que vemos la Unión Europea no pretende defender ni salvar al monopolio del taxi. Pero España e Italia son los países europeos que más impedimentos ponen a las nuevas plataformas tecnológicas para evitar que compitan en igualdad de condiciones que el taxi. De forma que mantiene un sistema anticuado y así permite que se vendan las licencias a precios desorbitados.

La sentencia 1913/2018, del Tribunal Supremo de la Sala de lo Contencioso de Madrid, el recurso contencioso- administrativo fue interpuesto por la Comisión Nacional de los Mercados

y Competencia contra el Decreto 1057/2015. Como recurrentes encontramos a Uber BV, Maxi Mobility Spain S.L.U y a Unauto VTC. Y como partes demandadas encontramos una variedad de organizaciones e instituciones ; Administración General del Estado, la Federación Española de Taxi ( FEDETAXI), el Sindicato del taxi de Catalunya, Federacion Asturiana Sindical del taxi, Asociación taxista de la Rioja (ATRIO), Asociacion de Teletaxi San Fermín, la Federación Vasca del Taxi, la Asociacion Profesional de Taxistas de Santander y Cantabria, Asociacion Provincial de Trabajadores autónomas de Radio taxi de Mérida, Asociacion Profesional Elite taxi, Ayuntamiento de Madrid , Comunidad de Madrid, Asociación Española de le Economía digital (ADIGITAL), Federacion nacional de Asociaciones de empresas de Alquiler de Vehículos con y sin conductor en zonas turísticas (ZONTURENT).

Las partes presentaron sus demandas y el Abogado del Estado, en su contestación solicitó que:

- Se inadmitiese el recurso interpuesto por la Comisión Nacional de mercados y la Competencia por extemporáneo o subsidiariamente lo desestime íntegramente.
- Inadmitiese el recurso interpuesto por Uber BV por falta de legitimación activa para recurrir, o subsidiariamente lo desestime íntegramente.
- Desestimase el recurso interpuesto por Unauto VTC.
- Desestimase íntegramente el recurso interpuesto por Max Mobility Spain S.L.U
- En todos los casos con imposición de las costas procesales a todas las partes recurrentes.

Los fundamentos de derecho en los que se han basado la Comisión Nacional de mercados y Competencia , es la impugnación por el procedimiento especial de defensa de la unidad de mercado del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres aprobado por el Real Decreto 1211/ 1990, de 28 de septiembre en materia de arrendamiento de vehículos con conductor para adaptarlo a la ley 9/2013, de 4 de julio por la que se modificó la Ley 16/ 1987, de 30 de julio , de Ordenación de los transportes terrestres.

Una frase a destacar es “el organismo regulador considera que la disposición impugnada impone al alquiler de vehículos con conductor requisitos innecesarios y desproporcionados, que encubren razones de naturaleza económica en beneficio de la actividad de autotaxi”

El organismo regulador solicita la nulidad de los apartados uno, dos y cinco del artículo único y de la disposición transitoria del Real Decreto 1057/2015.

La Asociación Profesional Unauto determinaba que las exigencias que se solicitan para los vehículos VTC son contrarias a los principios de necesidad y proporcionalidad; así solicitó la nulidad del artículo 181.1 y 2, 182.1, 5 y 6 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y de la disposición transitoria única del Real Decreto impugnado.

Maxi Mobility Spain S.L.U consideró que algunas exigencias relacionadas con la limitación cuantitativa de licencias VTC respecto de los taxis la considera contraria al principio de proporcionalidad (artículo 5 de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado). En el suplico se solicita la nulidad de la limitación al otorgamiento de nuevas licencias VTC cuando se supera la porción 1/30 con las licencias de taxi.

Uber BV, solicitó que se declarasen nulos diversos apartados y párrafos del artículo 181 y 182 ROTT en la redacción del Real Decreto impugnado.

El Abogado del Estado y la Generalidad de Cataluña, solicitaron en su momento la inadmisión del recurso de la CNMC por haber sido interpuesto fuera de plazo, al haber formulado el requerimiento establecido en el artículo 44 de la Ley de Jurisdicción que no era procedente. Ambas partes también solicitaron a su vez la inadmisión del recurso de Uber BV por falta de legitimación activa. La Federación Profesional de Taxi Madrid entendió que el CNMC carece de legitimación para impugnar una disposición emanada del Consejo de Ministros y así el resto de demandas dependientes del recurso del CNMC. Además de objetar la legitimación de Unauto y Maxi Mobility.

De acuerdo al artículo 127 bis de la CNMC, podrá interponer recurso contencioso-administrativo cuando “ considere que una disposición, acto, actuación, inactividad o vía de hecho procedente de cualquier Administración pública sea contraria a la libertad de establecimiento o de circulación en los artículos 27.1 LGUM “ a su vez la Federación Profesional del Taxi de Madrid sostiene que la Comunidad Nacional de los Mercados y la competencia carece de legitimación para interponer recurso contencioso contra un Real Decreto del Consejo de Ministros. Así se cree que la razón sería que no podría ostentar la Audiencia Nacional la competencia en exclusiva para enjuiciar la revisión de legalidad como establece el artículo 11.1.h) y 125. ter.8) de la ley de jurisdicción contencioso-administrativa. De lo contrario se entendería que la Audiencia Nacional pudiera conocer el recurso contra reales decretos emanados del Consejo de Ministros, la Ley de garantía de Unidad del mercado. De esta forma se estaría contrariando la Ley Orgánica del Poder Judicial que en su artículo 66.a) atribuye dicho conocimiento en exclusiva al Tribunal Supremo. De acuerdo al artículo 11.h) y 137. ter.8) es la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional acordará la acumulación al promovido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Concluyen determinando la atribución competencial de la Audiencia Nacional de los recursos

contencioso- administrativo en garantía de la unidad de mercado como plena y excluyente de cualquier otra forma. De forma que no cabe que dicho recurso se interponga contra reales decretos del Consejo de Ministro cuyo conocimiento corresponde de forma exclusiva al Tribunal Supremo por virtud de la Ley Orgánica del Poder Judicial y de la propia ley jurisdiccional.

La sala no opina que el CNMC tenga la legitimación para recurrir cuando considere que una disposición de cualquier administración publica incurra en el supuesto. Así los Reales Decretos en el Consejo de Ministros son disposiciones administrativas de la potestad reglamentaria que la Constitución atribuye al Gobierno (artículo 97) y somete a control jurisdiccional (artículo 106.1) y cuyo conocimiento corresponde, por expresa determinación del artículo 12.1.a) de la Ley jurisdiccional.

El Abogado del Estado entiende que la CNMC ejerce la acción pero no como Administración Publica, así que la formulación de un requerimiento no exigido por la ley no demora el plazo procesal de 2 meses para la interposición del recurso contencioso- administrativo, que fue formalizado fuera del plazo y que debería ser inadmitido por extemporáneo. Ya que el artículo 1 de la Ley 3/ 2013 de 4 de junio lo define como organismo público. La ley considera a la CNMC como una administración pública institucional y como tal, no existen razones que la excluyan de una facultad potestativa como la contemplada en el artículo 44 de la ley jurisdiccional. En consecuencia, al no ser improcedente el requerimiento formulado en su momento por parte de la CNMC, debe rechazarse que el recurso sea extemporáneo.

Sin ir más lejos, el Abogado del Estado y la Generalitat de Catalunya determinan una falta de legitimación de Uber BV al negar ser una empresa de transportes. Se rechaza tal alegación ya que tal actividad de conexión entre usuarios y titulares de VTC ha de ser calificada materialmente como una actividad de prestación de servicios de transporte. La Federacion Española del Taxi, increpa que Unauto contiene una defectuosa acreditación de la voluntad asociativa de interponer recurso y por ello se pide una inadmisión total y a Max Mobility Spain S.L.U objeta que dicha sociedad está actuando en el proceso sin haber sido recurrente; pero que esta instase a actuar a la CNMC no afecta al hecho de que Max Mobility se personase directamente como recurrente. Así que se rechaza tal objeción.

Encontramos que el Derecho Comunitario ha afectado al ordenamiento jurídico español, la “Ley Paraguas”, el legislador español suprimió el artículo 49, 50, 135 y 136. Al suprimir los dos primeros, se eliminó la cobertura legal a las limitaciones cuantitativas para el acceso a la actividad de transporte y al suprimir los artículos 135 y 136 eliminó la cobertura legal para imponer determinadas exigencias entre las que se incluían las de un número mínimo de vehículos para dedicarse a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y las relativas a las características de los vehículos. Con esta normativa comunitaria apareció la aplicación de la Ley Ómnibus.

Respecto a la restricción a las autorizaciones de VTC, encontramos tres posiciones. La primera, la de los demandantes: la CNMC entiende que la doble regulación diferenciada para servicios semejantes, explica que los poderes públicos quieran apoyar el régimen de monopolio de las taxis. Así evitan que los VTC puedan competir de forma eficaz. Por lo que el objetivo y las medidas restrictivas resultan contrarias a la libre competencia y al interés general. Otros demandantes hacen hincapié en la ausencia de una razón imperiosa de interés general que justifique las limitaciones impuestas a la actividad de alquiler de VTC y al carácter innecesario o desproporcionado de las mismas.

La segunda posición es la de los demandados, el legislador y el gobierno, los cuales atribuyen que el interés general que justifican en su opinión es que las medidas adoptadas mantienen un equilibrio entre dos modalidades de transporte urbano. En la memoria jurídica se expresa una razón genérica válida para someter la actividad VTC a una regulación restrictiva, sin duda aplicable a las dos principales limitaciones (reglas de proporcionalidad y de habitualidad)

En tercer lugar encontramos que la sala acepta lo esencial del planteamiento de la Administración, reconoce la modalidad de transporte que supone el taxi pero también reconoce la existencia de empresas con servicios análogos. Se requiere a los poderes públicos que justifiquen los límites al acceso a una actividad económica o a su ejercicio, o la exigencia de requisitos para su desarrollo, en que sean necesarios para la salvaguardia de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 2.11 de la Ley de acceso a las actividades de servicio. Las limitaciones o restricciones deben ser proporcionadas y los menos restrictivos o distorsionadores para la actividad económica.



La sala rechaza la concepción expresada por la CNMC, de que el interés público en la materia está ligado a la plena desregulación de ambas modalidades del servicio. La Sala cree que los poderes públicos pueden optar entre el modelo vigente de asegurar un servicio taxi con dichas características o bien dejar el transporte urbano omitido exclusivamente a la libre competencia. La acción escogida constituye una decisión política sobre el transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, la proporción y carácter no discriminatorio de las medidas reguladoras impuestas.

Hay que destacar el artículo 10.e) y f) de la ley 17/2009 que tiene dos vertientes; por un lado se prohíbe que se condicione la actividad en cuestión a la concurrencia de diversas circunstancias y por otro se excluye que respondan a una planificación encubierta. Al examinar la Sala los requisitos, no supeditan la concesión de autorizaciones VTC a una necesidad económica o a objetivos de programación económica. Y tampoco la consideran como encubrimiento en las decisiones.

De acuerdo a la regla de proporcionalidad el artículo 48 de la LOTT, determina que el órgano competente podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento VTC para mantener el adecuado equilibrio. Las Comunidades Autónomas que tengan competencia podrán modificar la regla de proporcionalidad. Se permitía que existiesen limitaciones cuantitativas en la oferta de transporte público de viajeros de turismo, con el fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio.

Admitida la justificación de preservar un equilibrio entre las dos modalidades es buena idea la previsión de una proporción. Otra cosa es la consideración de la proporción escogida. Como ninguna de las partes demandadas aporta criterios útiles para poder determinar una proporción ideal, se trata de un límite máximo que puede ser adoptado a las concretas circunstancias municipales, por las Comunidades Autónomas o los municipios. Por eso se desestima la regla de proporcionalidad. Respecto a la regla de habitualidad, se refiere que el 80% de los servicios se desarrolle en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma donde esta domiciliada la autorización. La regla de territorialidad tiene la finalidad de evitar que la utilización de autorizaciones de VTC en localidades de otras comunidades autónomas como una forma fraudulenta de incumplir la regla de proporcionalidad. Así que también se desestima el recurso en este ámbito, según la Sala. Esta vez que haya desfavorecimiento entre taxis y VTC por el requisito de

la flota mínima. Dando la razón a la CNMC cuando dice que la seguridad de las transacciones no constituye una razón que justifique una medida restrictiva a las VTC.

El recurso es estimado solamente en torno a la flota de siete vehículos en el resto es desestimado.

El Tribunal Supremo entiende que la regla de proporcionalidad en la que hay una proporción de un VTC por cada 30 taxis, no supone que es una medida desproporcionada. Solo porque ni demandados ni demandantes proponen otra opción para llevar a debate. Por lo que si no se proponen opciones alternativas se queda la medida que estaba ya establecida. Al igual que la regla de habitualidad que se permite con el argumento de evitar hechos fraudulentos, intentando conseguir nuevas autorizaciones. La Sala, estima el recurso únicamente por el hecho de la obligación de una flota de siete vehículos. No creyéndose las razones que se dan; para proteger a los usuarios y sus derechos o el incremento de seguridad.

Por lo tanto vemos como la justicia española sigue restringiendo masivamente la actividad de los VTC. Como ha dicho el Tribunal “puede aplicarse la normativa vigente o dejar actuar a la libre competencia”, España ha elegido la primera. De esta forma controla el arrendamiento de VTC y así blindo aún más el monopolio de las taxis. Creando en la economía española un sector obsoleto y anticuado respecto a otros países europeos.

En muchos de los argumentos dados por el Tribunal era la ausencia de interés general, en lo que reclamaban las plataformas emergentes y la CNMC. El artículo 3.11 de la ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. “11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.”

De acuerdo a este artículo muchas de las exigencias del CNMC y otros demandantes no son de interés general. Y a mi parecer, al establecer una normativa equitativa con respecto a los taxis se evita el fraude, se compromete a proteger la salud pública y a proteger el derecho de los consumidores de una manera mucho más adecuada y completa.

## **5. Conclusiones.**

En mi humilde opinión, vivimos en una sociedad en la que frenar el efecto de internet o digital sin una adecuada red de seguridad y eficacia no va servir de nada. En la actualidad, las grandes empresas realizan sus operaciones a través de la red, conectando con clientes y otras empresas mediante esta forma que avanza a velocidades incontrolables, las cuales no pueden ser frenadas en seco por una ley que no procura un cuidado igualitario para todas las partes.

En primer lugar, porque la aprobación de leyes va muy lenta respecto al adelanto tan precoz de la red. Y en segundo lugar porque frenar una actividad o servicio basándose en intereses propios hace que la economía de un país se vea controlada por intereses que solo benefician a una parte y que esta se queda obsoleta respecto a otros mercados en los que las normativas aplicadas a estas nuevas formas de comercializar están reguladas de forma equitativa y proporcionada para todos los sectores.

Como sabemos las compañías emergentes como Uber, las cuales tienen una gran demanda en las ciudades españolas; y más en las de gran tamaño, donde encuentran una mayor demanda del servicio. El servicio que ofrecía Uber se contraponía al servicio ofrecido en régimen de monopolio por el sector del taxi en España. Los cuales disfrutaban de unas condiciones beneficiosas, hasta que un nuevo competidor llegó ofreciendo un servicio similar pero con pequeñas diferencias más atractivas para la actual sociedad.

Como usuaria de ambos servicios en varias ocasiones, la existencia de una normativa no significa la exclusión de uno de los dos competidores. Es necesaria una normativa basada en medidas proporcionadas y equitativas dentro de un mercado donde se regula mediante la oferta y la demanda.

Como base del conflicto de la competencia desleal exigida por el sector del taxi, respecto de Uber, hay que recordar nuestra propia constitución. Donde encontramos el

artículo 18 y 40, en el primero se reconoce la libertad de empresa, donde los poderes públicos garantizarán y protegerán el ejercicio y la defensa de la productividad. Por lo que podemos entender, que los poderes públicos españoles deberán proporcionar lo necesario por su parte para que una empresa lleve a cabo su actividad, como es el caso de Uber, el cual debería haber podido ejercerla sin tantas trabas. Y de acuerdo al artículo 40 de la Constitución Española, estos poderes públicos deberán promover tales condiciones para el progreso social. Lo que no se debe hacer es el fomentar un mercado obsoleto, para beneficiar un monopolio como el del taxi. Sucumbiendo a manifestaciones y presiones al gobierno, por lo que se deduce que con presionar se consigue lo que quiere, aunque de esa forma se creen normativas irregulares de acuerdo a principios básicos.

En la sentencia 1913/2018, donde la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, considera desproporcionadas las medidas impuestas por el Gobierno español. En esa sentencia la única objeción impuesta por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia que se tuvo en cuenta, es la exigencia de siete vehículos en la flota para poder conformarse como empresa de arrendamiento de vehículos con conductor.

Esa misma sentencia daba validez a la ley de proporcionalidad y de habitualidad. Estas normas limitan aun más el servicio de los vehículos VTC. Pues, si solo se puede un vehículo VTC respecto a 30 taxis, la mayor parte del servicio la sigue realizando el sector del taxi. De esta forma, otorgamos un mayor número de servicios a uno de los competidores por la regla de proporcionalidad, sin ninguna motivación válida para el mercado, dando así otra vez más el control al monopolio del taxi. Con la segunda medida, la de habitualidad, también se consigue reducir el servicio de los VTC. Con esta pretenden que vehículos VTC con licencias en una comunidad no ejerzan sus servicios en otras comunidades autónomas, manteniendo así la proporción de (1/30), es decir seguir apoyando al sector taxi. Todas las medidas instauradas tratan de mantener el monopolio del taxi y no crear un mercado equilibrado.

Si solo prestamos atención en lo que un competidor solicita, no beneficiaremos a la sociedad como deberían garantizar los poderes públicos. Con normativas tan restrictivas y favorecedoras a un solo competidor, limitamos las opciones de empresa generando inseguridad, creando un mercado reducido que afecta directamente a la sociedad. Al

existir una sola empresa que ofrezca esos servicios, no buscará mejorar , ni satisfacer al cliente como en el caso de presentarse la posibilidad de más competidores, que hagan lo que su nombre indica “ competir”, por ser mejor, más eficiente y satisfactorio para el cliente.

Con la aparición de la Ley Paraguas y su consecuente Ley Ómnibus se buscó una adaptación al mercado de los servicios. Otro punto de inflexión que a mi parecer ha afectado mucho, es que con la Directiva Europea se dio luz verde a todas estas empresas emergentes sin ningún tipo de control y tras unos años al ser retirada se impone otra normativa totalmente opuesta. Contradicciones que surgen en periodos cortos de tiempo, demuestran inseguridad jurídica. Lo que sucumbe a presiones sociales y muestran la debilidad de un sistema. Lo que desemboca en tener que arreglar los “errores” del pasado y de antiguas leyes, lo que supone un mayor gasto de los recursos económicos de nuestro país, Una buena regulación evitaría problema de indecisión, de mala previsión, organización y control.

La sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de Diciembre de 2017, trataba en un principio de averiguar si Uber se trata de un servicio electrónico de intermediación o un servicio propio de la sociedad de información, o si se trata de un servicio subyacente; el cual se encuentra sujeto a la normativa sectorial específica, aplicada por lo general a los prestadores de servicios.

La sentencia en este caso, consideró que Uber tiene ánimo de lucro en la actividad que desempeña, encontrándose dentro de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte.

Aun pudiendo considerarlo como servicio electrónico de intermediación, que a mi parecer no lo es, pues no se limita a gestionar la información. Sino que se trata de una empresa que se beneficia del servicio que ofrece, mediante los conductores de los vehículos que están bajo su dirección y que trabajan para ellos. Como un servicio con ánimo de lucro, al igual que otros servicios debe estar regulado. Si tiene peculiaridades por su novedad y su gran adaptación en la sociedad por los medios que usa para su contratación, la normativa que les regule deberá tener en cuenta todos esos matices que van a influir a la hora de llevar a cabo un servicio y a la hora de que los clientes lo reciban.

Estas leyes que se están emitiendo están actuando como “tiritas”, como prohibiciones temporales y sin ningún argumento válido. España como país europeo que es, tiene o debería mantener una adecuación normativa estable en el mercado con concordancia al resto de países europeos. Para evitar así problemas como los sucedidos en España. Si negamos nuestro mercado a empresas innovadoras y fomentamos una protección desmedidas a los únicos oferentes de tal servicio en España, creamos un mercado pobre, sin aliciente y con poco atractivo para invertir.

El cuidado del país, con todo lo que conlleva, su mercado, su economía, su sociedad...Etc debe realizarse de una forma pensada, buscando una constancia normativa que dé lugar a una estabilidad que fomente un mayor crecimiento. Siempre que se beneficiando por iguala todas las partes que actúen dentro de un mismo contexto. A la hora de buscar soluciones, deben tomarse de manera proporcionada como órgano neutral que son los poderes públicos. España consta como uno de los países más restrictivos entre los países europeos, en cuanto a los vehículos VTC. Buscar nuevas formas de ofrecer un servicio, no puede estar prohibido o restringido tan tajantemente. Progresar significa crecer, y aunque se crezca de forma lenta que sea de forma segura y constante. Evitando tener que arreglar fallos del pasado, fallos que hemos cometido conscientemente por no querer reconocer que el cambio llega, y que hay que adaptar o modificar determinadas normativas e incluso costumbres de la sociedad para no quedarnos anclados en medidas anticuadas.

### \* Bibliografía

- Domènech. G. 3 de Octubre de 2018. *Eliminad los VTC pero que parezca un accidente*. Almacén de Derecho. Recuperado de <https://almacenedderecho.org/eliminad-los-vtc-pero-que-parezca-un-accidente/>
- Stone. B. (18 de enero de 2018). *Lo que viene*. Ediciones Deusto.
- *¿Qué es economía colaborativa? Pros y contras del nuevo modelo del consumo*. 9 de enero de 2018. (s.d)
- *¿Qué es la economía colaborativa o Sharing economy?* 3 de agosto de 2018. (s.d)
- *¿Qué es el Universo Crowdfunding? Universo Crowdfunding* (s.d)
- Ley 5/2015, de fomento de la financiación empresarial. Madrid, España. 27 de abril de 2015.
- Ley 3/1991, de Competencia Desleal. Madrid, España. 10 de enero de 1991.
- Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia. Madrid, España. 3 de julio de 2007.
- Constitución española. España. 29 de diciembre de 1978
- Alfaro. J. 28 de Agosto. *La libertad de competencia y el Derecho de la Competencia*. Almacén de Derecho. Recuperado de <https://almacenedderecho.org/la-libertad-competencia-derecho-la-competencia/>
- Llamas. M. 30 de noviembre de 2017. *España es uno de los países más restrictivos de la UE en materia de taxis y VTCs*. Libre Mercado. Recuperado de <https://www.libremercado.com/2017-11-30/espana-es-uno-de-los-paises-mas-restrictivos-de-la-ue-en-materia-de-taxis-y-vtcs-1276609926/>
- Miles de taxistas protestan hoy contra la Ley Ómnibus. 2009. El Mundo.
- Ley 25/2009, de modificación de diversas leyes para su adopción a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Madrid, España. 22 de diciembre de 2009.

- Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes terrestres. Palma de Mallorca, España. 30 de julio de 1987.
- Real Decreto-ley 13/2018, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Madrid, España. 28 de septiembre de 2018.
- Ley 9/2013, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres y la Ley 2/2003, de 7 de julio, de seguridad Aérea. Madrid, España. 4 de julio de 2013.
- Del Pino González. A. 27 de febrero de 2010. “Ley Paraguas”, una oportunidad perdida. Cinco días- El País Economía. Recuperado de [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2010/02/23/economia/1267041348\\_850215.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2010/02/23/economia/1267041348_850215.html)
- Arpa A&C S.l. Abogados. 25 de mayo de 2010. Aprobación de la Ley Paraguas y la Ley Ómnibus. Eurojuris España. Recuperado de <https://www.asociacion-eurojuris.es/aprobacion-ley-paraguas-y-ley-omnibus/>
- Fernández Pérez. M y López de Castro García Morato. R. La Ley Paraguas y el nuevo modelo de regulación económica. Recuperado de [http://www.revistasice.com/cache/pdf/BICE\\_2990\\_15-22\\_\\_2A084B7DA61632CC751531561A3691F3.pdf](http://www.revistasice.com/cache/pdf/BICE_2990_15-22__2A084B7DA61632CC751531561A3691F3.pdf)
- La Unión Europea no salvará al taxi y España debería replantearse su política sobre los VTC. El Debate (s.d)
- Langsdon. I. 31 de julio de 2018. España no es la única: ¿cómo es la relación entre el taxi y los VTC en el resto de Europa? 20 minutos. Recuperado de <https://www.20minutos.es/noticia/3408092/0/relacion-vtc-taxi-resto-europa/>
- Palomar Olmeda A. y Sipos Gálvez J. M. 3 de diciembre de 2018. Diario de la Ley. Nº 9310. Las licencias VTC en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y en la ordenación jurídica posterior. Recuperado de: <http://laleydigital.laley.es.umbral.unirioja.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIA>



AAAAAAEAMtMSbF1CTEAAiMLU2MjE7Wy1KLizPw827DM9NS8klQApJh4nSA  
AAAA=WKE

- Autoritat Catalana de la Competència. Estudio sobre el transporte de viajeros de vehículos de hasta nueve plazas: el taxi y los vehículos de alquiler de conductor. Junio de 2018.